This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

TRANSPORTATION
LIBRARY
HE
3067
.C52

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

CONSEIL D'ADMINISTRATION

RECUEIL

DES CONVENTIONS, SENTENCES ARBITRALES, LOI DE RACHAT,
DÉCRETS D'ORGANISATION, ARRÊTÉS MINISTÉRIELS
ET CAHIER DES CHARGES RELATIFS AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.
LOI DE FINANCES RÉGLANT LE RACHAT DE CES CHEMINS.
LOI DU 15 JUILLET 1845, SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER.
ORDONNANCE DU 15 NOVEMBRE 1846,
SUR LA POLICE, LA SURETÉ ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

PARIS
IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER
A. CHAIX ET Cie
RUE BERGÈRE, 20, PRÈS DU BOULEVARD MONTMARTRE
1879

TRANSPORTATION LIBRARY

Transportation
Library
HE
3067
.C52

magis
10/1/37
Transport.

N° 416

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

DEUXIÈME LÉGISLATURE

SESSION DE 1878

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 février 1878

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DU BUDGET (1)

Chargée d'examiner le projet de loi portant :

1° Incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général. — 2° Approbation de conventions passées entre le Ministre des Travaux publics et diverses compagnies de chemins de fer.

(Urgence déclarée)

Par M. Sadi CARNOT

Député.

Messieurs,

Le 1er août 1876, M. le Ministre des travaux publics déposait sur le bureau de la Chambre des députés, un projet de loi ayant pour objet de régler la situation de plusieurs compagnies de chemins de fer, dont l'exposé des motifs constatait « l'impuissance à remplir, vis-à-vis des populations, la tâche imposée par leurs actes de concession ».

D'après ce projet de loi, les lignes appartenant aux Compagnies en souffrance étaient incorporées au réseau d'Orléans, qui recevait, en outre, comme annexes, une série de nouvelles lignes dont l'établissement était déclaré d'utilité publique.

Soumis à l'examen d'une Commission parlementaire de 22 mem-

(1) Cette commission est composée de MM. Gambetta, *président* ; Guichard, *vice-président* ; Millaud (Edouard), Devès, Waddington (Richard), Liouville, *secrétaires* ; Carnot (Sadi), Nadaud (Martin), Allain-Targé, Martin-Feuillée, Tallon (Alfred), Langlois, Wilson, Germain (Henri), Floquet, Parent, Guyot (Rhône), Tirard, Jacques, Dréo, Varambon, Merlin, Blandin, Boysset, Ferry (Jules), Bethmont, Spuller, Turquet, Menier, Senard, Proust (Antonin), Lamy, Rouvier.

bres, le projet de loi du 1er août 1876 a été l'objet d'une étude longue et approfondie, à la suite de laquelle la Commission, écartant l'idée de rétrocessions et de concessions nouvelles à la Compagnie d'Orléans, présentait à la Chambre un projet de résolution ainsi conçu :

« Le Ministre des travaux publics est invité à déposer, dans le » plus bref délai, un projet de loi ayant pour objet d'assurer le service des lignes comprises dans la convention, et de celles qui les » complètent, soit par la constitution de réseaux distincts et indépendants, soit au moyen du rachat par l'Etat et de l'exploitation par » des compagnies fermières, en appliquant, comme base du rachat, » les dispositions de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874, conformément à l'avis adopté par le Conseil d'Etat, dans les séances des » 20 et 21 décembre 1876.

» Le Ministre tiendra compte du double devoir qui incombe à l'Etat » d'assurer, à l'avenir, la construction et l'exploitation des lignes » reconnues nécessaires, et de faire disparaître les inégalités et » l'arbitraire des tarifs. »

Telle était la conclusion d'un savant rapport, dans lequel on s'était attaché à mettre en lumière les dangers d'une nouvelle extension du système inauguré en 1859.

A la suite d'un important débat, la Chambre des députés adoptait, le 22 mars 1877, un amendement présenté par M. Allain-Targé et formulant les bases d'un nouveau projet de loi que M. le Ministre des travaux publics était invité à rédiger.

En voici le texte :

1° Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction ;

2° Concentration de toutes les lignes à grand trafic d'une même région, sous une même administration, de telle sorte qu'il ne puisse s'établir, aux dépens de l'Etat, une concurrence ruineuse pour le Trésor public, pour les exploitants et bientôt pour les populations elles-mêmes, entre les lignes subventionnées par l'Etat ;

3° Etablissement de garanties sérieuses et de règlements qui assurent à l'Etat l'exercice permanent de son autorité sur les tarifs et sur le trafic, et qui offrent aux intéressés les moyens de faire parvenir officiellement à l'administration leurs réclamations ;

4° Réserve absolue du droit de l'Etat d'ordonner, à toute époque, et sans atteindre la situation financière réservée par les contrats, la construction des lignes nouvelles qu'il jugera nécessaire de joindre au réseau de la région ;

5° Pour le cas où la Compagnie d'Orléans refuserait de traiter sur les bases qui viennent d'être indiquées, constitution d'un septième grand réseau de l'Ouest et du Sud-Ouest exploité par l'Etat.

Il y avait, dans cet amendement voté par la Chambre des députés, un programme complexe, indiquant les bases sur lesquelles il devait être procédé au rachat des lignes dont l'exploitation serait compromise ; stipulant les conditions que devrait accepter une Compagnie pour obtenir la concession de ces lignes ; et enfin prévoyant la constitution d'un réseau d'Etat.

Nous n'avons pas à examiner ce vaste programme dans son entier. La question du rachat nous est seule soumise aujourd'hui.

A la suite du vote du 22 mars 1877, M. le ministre des travaux publics est entré en pourparlers avec six compagnies secondaires d'intérêt général de la région du centre et du sud-ouest, et avec quatre compagnies d'intérêt local de la même région, et a signé avec elles dix conventions provisoires portant rachat de leurs lignes par l'Etat.

Il était stipulé, dans ces conventions, que les lignes rachetées seraient » *évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après leur prix réel de premier établissement.* »

Trois arbitres, choisis d'un commun accord, étaient chargés d'estimer les lignes et devaient statuer « définitivement et sans appel. »

La première des dix conventions a été passée le 31 mars et la dernière le 12 juin 1877. Elles doivent toutes, sous peine de nullité, être approuvées définitivement par la loi, dans le délai d'un an, à partir de leurs dates respectives.

Les événements politiques, qui ont suspendu, pendant plusieurs mois, les affaires du pays, n'ont pas permis de donner aux conventions et aux sentences arbitrales qui en ont été la conséquence, la suite que rendait urgente la situation précaire des Compagnies provisoirement rachetées.

Le 4 décembre seulement, notre honorable collègue, M. Bethmont, usant de son initiative parlementaire, a déposé une proposition de loi, que le ministère du 14 décembre, soucieux des grands intérêts qui lui sont confiés, s'est empressé de s'approprier en déposant, le 12 janvier 1878, le projet que nous examinons aujourd'hui.

Avant d'étudier en détail les articles de ce projet de loi, il convient de l'envisager dans son ensemble, et de se rendre compte de sa portée.

Il a pour objet de racheter, à six Compagnies secondaires d'intérêt général, et à quatre Compagnies d'intérêt local, 2,615 kilomètres de chemins de fer, qui leur ont été concédés et qu'elles ne sont pas en mesure de construire, d'achever ou d'exploiter.

Le prix du rachat est celui qu'ont fixé les décisions de la Commission arbitrale, qui a été chargée d'estimer les lignes *au prix réel.* Il s'élève, en chiffres ronds, capital et intérêts, à 266 millions ; les travaux, dont l'achèvement est réservé aux Compagnies rachetées, sont estimés à 67 millions; et les dépenses que fera directement l'Etat, pour achever ou construire les autres lignes rachetées, sont évaluées à la somme de..... 167 millions.

Les charges que s'impose l'Etat se chiffrent donc à 500 millions environ pour 2,615 kilomètres, ce qui fait ressortir le prix du kilomètre terminé, matériel compris, à un peu moins de 200,000 francs.

Le projet de loi confie au Ministre des travaux publics, le soin d'assurer l'exploitation provisoire des lignes devenues la propriété de l'Etat, en attendant qu'il soit statué par une loi sur les bases définitives du régime auquel elles seront soumises.

Et pour donner au Ministre le temps de pourvoir à cette exploitation provisoire, il est stipulé que, pendant six mois, les concessionnaires actuels pourront être chargés de continuer à exploiter les lignes par eux cédées.

Tel est, à grands traits, le projet de rachat présenté par le Gouvernement. Sans entrer encore dans l'examen de ses détails, il est intéressant de le rapprocher du projet de convention qui a fait, en mars 1877, l'objet des délibérations de la Chambre.

Il s'agissait alors d'incorporer à la concession de la Compagnie d'Orléans 2,527 kilomètres de chemins de fer dont les 2/3 environ figurent encore au projet de rachat. Dans ce dernier projet, 980 kilomètres nouveaux ont été substitués à 892 kilomètres dont la rétrocession ou la concession était prévue dans la convention de 1876.

La Compagnie d'Orléans classait toutes les lignes concédées ou rétrocédées dans son nouveau réseau, moyennant une augmentation de 521.689.610 francs, sur son capital de premier établissement garanti.

La garantie directe étant fixée à 4.65 0/0 du capital, et le produit réservé étant augmenté de 1.10 0/0 de ce même capital pour tenir compte du taux d'émission des obligations, les charges acceptées, de ce chef, par l'Etat, en garantie du revenu et en exhaussement du déversoir, pouvaient être évaluées réellement à 5.75 0/0 du capital, ou à 29 997.152 francs.

Parmi les lignes concédées, plusieurs devaient être construites par l'Etat dans les conditions prévues par la loi de 1842. La dépense d'infrastructure était évaluée à 101.720.000 francs.

En outre, d'après les conventions, il était stipulé que les sommes restant dues sur les subventions attribuées aux Compagnies concessionnaires, pour l'exécution de leurs lignes, leur demeureraient acquises.

L'Etat s'engageait ainsi à verser encore une somme supérieure à 60 millions ; et la convention, comprenant les subventions encaissées dans le capital de premier établissement des lignes rétrocédées, faisait porter la garantie sur près de 90 millions versés par le Trésor.

L'économie générale du projet discuté, en 1877, par la Chambre, peut donc se résumer de la manière suivante :

Annexion de 2,527 kilomètres de chemins de fer à la concession de la Compagnie d'Orléans, moyennant une subvention, en argent et en travaux, de..... ..... 160.000.000 fr.

Et une garantie d'intérêts portant sur un capital de..... ..... 521.790 000 fr.

La garantie imposait au Trésor une charge effective, puisque la Compagnie d'Orléans, avec son réseau actuel, recourt encore à l'Etat pour couvrir les insuffisances de produit de son nouveau réseau.

Ce n'est pas ici le lieu de calculer à quelle époque l'accroissement des revenus sur les lignes de l'ancien réseau et du nouveau, augmenté des 2,527 kilomètres rétrocédés ou à construire, aurait pu permettre à la Compagnie de combler seule le déficit et de renoncer aux avances de l'Etat.

Ce calcul n'aurait aujourd'hui qu'un intérêt rétrospectif, après le vote du 22 mars 1877; et nous nous bornerons au simple exposé dans lequel nous avons rapproché les systèmes des deux projets de loi.

Revenons donc au système du rachat et examinons dans quelles conditions l'application en est prévue.

L'amendement Allain-Targé, dans son § 1er, indiquait, comme base, « *le prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction* ; » et visait la loi du 23 mars 1874 qui précise la portée des termes « *dépenses effectives de premier établissement.* »

L'évaluation du prix réel a donné lieu à de nombreuses controverses. Diverses interprétations ont été défendues dans la presse, dans des brochures et devant votre Commission.

On a soutenu que la base du rachat devait être le *capital réalisé* par

les Compagnies pour l'ensemble de leurs opérations: que, quelle que fût la base du rachat, le paiement devait en être fait en annuités, de manière à couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses. On a demandé que le montant des insuffisances de recettes fût porté en augmentation du compte d'établissement jusqu'à la date du rachat, ou au moins que le capital-actions portât intérêts jusqu'à la substitution de l'Etat au concessionnaire.

On a contesté la distinction entre les dépenses *utiles* et les fausses manœuvres, entre les frais d'établissement des lignes et les charges résultant de l'achat des capitaux.

Votre Commission, messieurs, a entendu les délégués d'un certain nombre d'actionnaires de l'une des Compagnies, déclarant qu'ils considéraient comme illégale et comme nulle la convention passée entre leur Compagnie et le Ministre; que, pour eux, la sentence arbitrale était injuste, en retranchant du compte de premier établissement le loyer des capitaux employés pendant la période de construction; et incomplète, en ne tenant aucun compte des pertes résultant, pour la Compagnie, des détournements de trafic autorisés par l'Etat.

Une pétition, conçue dans le même esprit et réunissant les adhésions de 418 actionnaires, porteurs de 11.166 titres, a été déposée sur le bureau de la Chambre. Les signataires de cette pétition protestent contre la sentence et n'acceptent le rachat que dans les conditions établies par une évaluation faite, en 1876, en vue de la rétrocession à la Compagnie d'Orléans, écartée par la Chambre, le 22 mars dernier.

Les délégués des pétitionnaires ont soutenu leurs revendications devant votre Commission, et ont déclaré qu'ils n'y renonceraient, dans un esprit de conciliation, que si l'Etat consentait à faire le paiement du prix de rachat en rente du titre de 3 0/0, ou en 97 annuités à 6 0/0, au lieu de le faire en capital.

Nous reviendrons tout à l'heure sur les considérations qui ont amené votre Commission du Budget à ne pas accueillir les conditions des pétitionnaires et les arguments formulés en leur faveur.

Ces controverses, ces démarches témoignent de l'importance des intérêts qui sont engagés dans la grave question soumise à la Chambre.

Deux mille kilomètres de chemin de fer, construits avec l'épargne du pays, ont largement contribué à l'extension de son commerce, au développement de son industrie, à l'accroissement général de la richesse publique. Mais ils n'ont pas fourni aux capitaux consacrés à l'établissement de ces lignes, la rémunération sur laquelle ils comptaient, et les compagnies concessionnaires, devenues impuissantes à remplir leurs engagements vis-à-vis de leurs prêteurs, viennent invoquer aujourd'hui les services rendus aux régions traversées, et demander à l'État son secours pour désintéresser leurs créanciers, après avoir, à diverses reprises, invoqué son appui ou appelé son crédit à leur aide, pour être mises en mesure de tenir leurs engagements.

La sollicitude du Gouvernement républicain est certainement acquise à des intérêts aussi graves. Le dépôt si empressé du projet que nous examinons en est un témoignage. Mais nous avons à examiner dans quelle mesure peut s'exercer équitablement la bienveillance des pouvoirs publics.

Son intervention n'est pas comprise de la même manière par tous les organes de l'opinion; et si nous avons traduit, en quelques

phrases, les préoccupations d'une partie de la presse française, nous devons aussi résumer brièvement les sentiments qu'on trouve exprimés ailleurs.

On conteste la base de rachat des compagnies en souffrance, au prix réel d'établissement de leurs lignes. Les chemins à racheter ne rendent rien ou à peu près, et, dans l'intérêt des contribuables, on se refuse à les reprendre en acceptant une charge annuelle d'une vingtaine de millions. On se demande pourquoi la généralité aurait à payer les fautes de quelques-uns? Si l'Etat rachète des compagnies menacées par la faillite, il doit les considérer comme des entreprises industrielles qui ont mal établi leurs calculs et qui se sont trompées dans leurs appréciations. On conclut qu'il ne doit aux propriétaires et aux créanciers que la valeur commerciale actuelle des lignes rechetées.

Enfin, à l'appui de cette doctrine, on cite des opérations, réalisées au delà de nos frontières, qui ont permis à des Etats voisins d'entrer en possession de chemins de fer pour des sommes infimes, par rapport au coût réel d'établissement.

La Commission du Budget, messieurs, sortirait de son rôle si elle se mêlait à la polémique, dont elle devait vous apporter l'écho, parce que l'étude approfondie à laquelle elle s'est livrée l'a mise aux prises avec ces théories extrêmes.

Elle se bornera donc à vous exposer simplement les motifs qui l'ont amenée aux conclusions dont elle vous proposera l'adoption.

L'Etat n'est pas, comme on l'a dit parfois, un *assureur général*, chargé de réparer, aux frais des contribuables, toutes les fautes qui ont pu être commises; et on ne saurait invoquer contre lui d'autres droits que ceux qui sont inscrits dans les contrats par lui consentis.

Il est souvent intervenu, pour atténuer des crises, dans lesquelles l'intérêt du pays entier était engagé, et il a sauvé de la ruine, à diverses époques, des compagnies menacées de périr, pour en faire les grands réseaux qui se partagent aujourd'hui notre territoire. Mais il a fait, en cela, un acte de générosité qu'il a considéré comme dicté par les intérêts généraux de la France, et on ne saurait y trouver le principe d'un droit contre lui.

Les pouvoirs publics se sont aussi, à plusieurs reprises, préoccupés de la situation des compagnies dont le rachat est aujourd'hui projeté, et ont recherché les moyens de les soustraire, dans une mesure compatible avec les intérêts du Trésor, aux conséquences de fautes ou d'erreurs qui auraient dû être prévues plus tôt.

En 1875, à la veille de la dissolution de l'Assemblée nationale, un ministre qui avait peu de sympathie pour les compagnies secondaires, n'hésitait pas à blâmer cette imprévoyance du Gouvernement impérial :

« Ce n'est pas vous, disait-il dans l'exposé des motifs de son pro-
» jet, qui avez autorisé, subventionné, dans le grand espace com-
» pris entre les lignes de Tours à Nantes, de Tours à Bordeaux et
» l'Océan, les compagnies des Charentes et de la Vendée, qui s'y
» sont installées, développées, sous le contrôle et la protection du
» Gouvernement, même au delà de leurs premières limites. »

Et l'exposé des motifs concluait à des mesures qu'on croyait capables d'empêcher la ruine des entreprises en souffrance.

On a, depuis, cherché à sauvegarder, par d'autres moyens, les intérêts compromis et à assurer l'achèvement et l'exploitation des chemins concédés, par leur rétrocession à une grande compagnie.

Cette solution écartée du débat, comme celles de la garantie d'intérêts et des prolongements, le Gouvernement a étudié, sur l'invitation de la Chambre, un système moins onéreux pour les finances de l'Etat ou plus efficace.

Ce système est celui du rachat, déjà prévu dès 1872, alors que les malheurs publics venaient d'imposer à la France l'obligation de scinder un de ses réseaux de chemins de fer, et de tenir compte, à une Compagnie prospère, de la situation nouvelle qui lui était faite par une force majeure.

En 1874, le rachat, au prix réel de premier établissement, a été inséré dans une loi, portant extension de diverses concessions. C'était un droit que se réservait l'Etat, en temps normal, vis-à-vis des Compagnies, dont il jugerait devoir reprendre les concessions.

La situation des Compagnies qui nous occupent aujourd'hui n'est pas cette situation normale prévue par la loi de 1874.

Ces Compagnies sont, pour la plupart, en souffrance, plusieurs en détresse, quelques-unes en faillite. Nous n'avons pas, messieurs, à insister de nouveau sur les motifs d'intérêt supérieur qui engagent l'Etat à ne pas laisser périr leur œuvre; mais, s'il rachète leurs lignes, elles ne peuvent revendiquer, comme un droit, le rachat dans les conditions de la loi de 1874.

Ce sont des raisons de pure équité, des considérations de bienveillance, vis-à-vis des populations au sein desquelles se sont répandus les titres des Compagnies défaillantes (1), qui déterminent le Gouvernement de la République à appliquer le principe de la loi de 1874 à ces Compagnies. Telles ont été, messieurs, les préoccupations qui ont déterminé la Chambre des Députés à adopter, en 1877, l'amendement de M. Allain-Targé. Telles sont encore celles qui engagent votre Commission du budget à vous proposer d'appliquer, dans le projet qui vous est soumis, le principe du rachat au prix réel d'établissement.

L'application en a été confiée, d'un commun accord, par le Ministre des Travaux publics et par les Compagnies intéressées, à une Commission arbitrale, munie de leurs pleins pouvoirs, et statuant définitivement et sans appel.

Les arbitres, dont la compétence et l'autorité sont au-dessus de toute contestation, ont rendu pour chacune des Compagnies, une sentence qui fixe le prix réel de premier établissement et tient compte des subventions à déduire.

La Commission du budget n'a pas pensé qu'elle pût intervenir dans ce règlement arbitral, et, en modifiant tant soit peu les sentences, s'en approprier la responsabilité.

Elle considère comme hors de débat les conclusions des sentences, adoptées d'avance par les parties contractantes, et propose à la Chambre de les accepter dans toute leur teneur.

Elle se bornera, messieurs, pour vous faire apprécier la portée de ces sentences, à constater que les estimations des arbitres laissent, en général, une très-faible part à attribuer au capital-actions des Com-

(1) D'après les comptes faits par les syndics des faillites des deux compagnies de l'Orléans-Rouen et de la Vendée, les porteurs de titres de ces deux Compagnies possèdent, en moyenne, 25 obligations de l'une, et 18 obligations de l'autre. La moyenne serait notablement plus faible, si on tenait compte à part de quelques gros dépôts faits par des établissements financiers ou des agents de change pour leur clientèle.

pagnies, après remboursement de leurs dettes et du produit brut des obligations et des bons émis; que même, pour les Compagnies atteintes par la faillite, les obligations ne seront que partiellement remboursées.

Si on compare les états de dépenses et les bilans fournis par les Compagnies avec les allocations réglées par les sentences, on reconnaît que la réduction qui a été faite par les arbitres atteint, en moyenne, la proportion de 22 p. 0/0 du montant des dépenses qu'ils ont admises comme suffisamment justifiées.

Les arbitres, en évaluant le coût réel des lignes à racheter, ont donc écarté et laissé à la charge des Compagnies toutes les dépenses ne rentrant pas dans la catégorie de celles que M. Allain-Targé qualifiait *dépenses utiles*.

Cela dit, répétons que la Commission du budget ne croit pas devoir discuter les sentences et propose à la Chambre de les ratifier, comme étant l'évaluation des dépenses effectives ou du prix réel de premier établissement.

Les développements que nous avons cru devoir donner aux considérations générales qui ont déterminé la Commission du budget à émettre un avis favorable au projet de rachat présenté par le Gouvernement, nous permettront d'abréger l'examen des articles successifs de ce projet; et nous n'insisterons que sur certains points où la Commission a jugé nécessaire d'apporter quelques modifications au texte primitif.

Abordons cette étude et celle des amendements déposés par quelques-uns de nos collègues.

ARTICLE PREMIER. — L'article premier incorpore purement et simplement au réseau des chemins de fer d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local compris dans le rachat.

Conçu dans les termes qui figurent au projet tel qu'il a été déposé, cet article a paru incomplet à votre Commission.

Dans les projets précédemment soumis aux Chambres, en novembre 1875 et en août 1876, projets qui n'ont pas eu la sanction des pouvoirs législatifs, l'incorporation des lignes d'intérêt local au réseau d'intérêt général était prévue *sous réserve de l'adhésion des départements* qui avaient donné la concession, en vertu de la loi de 1865.

Le Conseil d'Etat consulté, en décembre 1876, a délibéré sur cette réserve, un avis qu'il importe de connaître et dont nous croyons devoir reproduire en entier les motifs :

« Considérant que, dans le cas où l'État croit nécessaire d'incor-
» porer au réseau des chemins de fer d'intérêt général une ligne
» d'intérêt local, régulièrement concédée à ce dernier, le refus d'ad-
» hésion du département ne peut suffire pour empêcher l'exécution
» de cette mesure; que, s'il en était autrement, un seul département
» pourrait faire obstacle à une décision prise dans l'intérêt de l'en-
» semble du pays;

» Que, toutefois, cette transformation d'un chemin de fer d'intérêt
» local ne peut être prescrite que par une loi spéciale, rendue après
» que les Conseils généraux ont été appelés à en délibérer et réglant
» les considérations dans lesquelles sera fixée, s'il y a lieu, l'indem-

» nité qui peut être due soit au concessionnaire, soit au département;
» Considérant que, dans l'espèce, les concessionnaires des lignes » d'intérêt local ont donné leur consentement (1); que les Conseils » généraux des départements intéressés ont été appelés à délibérer » sur le projet de convention; qu'un certain nombre d'entre eux » n'ont pas donné expressément leur adhésion;
» Qu'en raison de la situation respective de l'État et des départe- » ments et des éléments dont il y a lieu de tenir compte, pour l'ap- » préciation de l'indemnité, il convient de faire régler cette indemnité » par un décret rendu en Conseil d'Etat;
» Qu'en conséquence, etc. »

Le Conseil concluait ainsi à l'incorporation des lignes d'intérêt local au réseau d'intérêt général, sauf indemnité à fixer par décret. Dans le projet qui vous est soumis par le Gouvernement, l'article premier, conforme à l'avis que nous venons de citer en ce qui touche l'incorporation, omet la réserve relative à l'indemnité.

Votre Commission s'est expliquée sur ce point avec M. le Ministre des Travaux publics, et s'est mise avec lui d'accord sur la nécessité de modifier la rédaction de l'article premier et d'y inscrire une clause relative à l'indemnité que les départements pourraient réclamer, comme remboursement de leurs frais ou comme compensation de leurs sacrifices.

Il est, assurément, hors de toute contestation que l'État peut invoquer des intérêts supérieurs à ceux du département, et qu'une loi peut incorporer dans le réseau d'intérêt général des lignes antérieurement concédées par le département, en vertu d'une sorte de délégation particulière que le Gouvernement lui avait donnée, tout en se réservant la déclaration d'utilité publique et le droit d'autoriser l'exécution des travaux.

Mais, si l'État exerce son droit pour reprendre les lignes dont il a besoin dans l'intérêt général, il conserve la double obligation de se substituer au département, vis-à-vis des Compagnies concessionnaires, et de désintéresser, dans une équitable mesure, le département, s'il a fait des sacrifices pour doter ses contribuables d'un chemin de fer d'intérêt local.

Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, l'État a rempli la première des deux obligations qui lui incombent en préparant, d'accord avec les Compagnies concessionnaires, les conventions aujourd'hui soumises à la ratification du Parlement.

La seconde, nous vous proposons, messieurs, d'en prévoir l'accomplissement en ajoutant à l'article premier du projet de loi un paragraphe ainsi conçu :

« Il sera statué, par décret rendu en Conseil d'État, sur l'indem- « nité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux dé- » partements. »

Nous aurons à revenir sur les conséquences de fait de cette intervention de l'Etat.

ART. 2. — L'article 2 approuve les dix conventions provisoires passées entre le Ministre des Travaux publics et les dix Compagnies secondaires et d'intérêt local.

Nous donnons, dans les deux tableaux qui suivent. d'abord l'énu-

(1) Compagnies d'intérêt local d'Orléans à Rouen, de Poitiers à Saumur, de Bordeaux à la Sauve.

mération des lignes comprises dans le rachat, d'après les dix conventions : puis nous chiffrons, d'après les sentences arbitrales, le capital fixé pour chacune des Compagnies, les comptes étant arrêtés au 30 juin 1877, et nous résumons les clauses financières spéciales, relatives aux allocations mensuelles stipulées en faveur de plusieurs d'entre elles.

Les sommes qui représenteront la moins-value des lignes et du matériel, au moment de leur remise à l'Etat, seront à déduire des chiffres qui figurent au deuxième tableau.

(A) Tableau des lignes rachetées et dates des conventions.

DATES des CONVENTIONS	NOMS des CONCESSIONNAIRES	DÉSIGNATION DES LIGNES		OBSERVATIONS
		EN EXPLOITATION	A ACHEVER ou A CONSTRUIRE	
31 mars 1877.	Compagnie des Charentes	La Roche-sur-Yon à La Rochelle. Rochefort à Saintes. Saintes à Coutras. Saintes à Angoulême. Angoulême à Limoges. Blaye à ou près Saint-Mariens. La Rochelle à Rochefort. Bordeaux à la Sauve (A).	Nontron à la ligne d'Angoulême-Limoges. Libourne à Marcenais. Taillebourg à Saint-Jean-d'Angely. Saint-Jean-d'Angely à Niort. Tonnay Charente à Marennes et au Chapus. Niort à Ruffec. Confolens à Excideuil (B).	(A) Ligne d'intérêt local. (B) Id.
22 mai 1877.	Compagnie de la Vendée (C.)	Sables-d'Olonne à Tours.	De Joué à Montluçon et embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche.	(C) La Compagnie est en faillite.
21 avril 1877.	Compagnie du chemin de fer de Bressuire à Poitiers.	Neuville à Poitiers.	Bressuire à Neuville.	
26 avril 1877.	Compagnie de St-Nazaire au Croisic.	»	St-Nazaire au Croisic, embranchement de Guérande.	
	Compagnie d'Orléans à Châlons.	Orléans à Châlons.	»	

DATES des CONVENTIONS	NOMS des CONCESSIONNAIRES	DÉSIGNATION DES LIGNES		OBSERVATIONS
		EN EXPLOITATION	A ACHEVER OU A CONSTRUIRE	
16 avril 1877.	Compagnie de Tulle à Clermont.	»	Clermont à Tulle, embranchement d'Eygurande, à ou près Vendes.	
12 juin 1877.	Compagnie d'Orléans à Rouen (D)	Orléans à Chartres, Chartres à Saint-Georges, (limite de l'Eure) Chartres à Auneau, Chartres à Brou.	Patay à Nogent-le-Rotrou, Brou à Savigny vers St-Calais, limite de l'Eure à Rouen, Evreux-Ville à Evreux-Navarre.	(D) Lignes d'intérêt local. La Cie est en faillite.
31 mars 1877.	Compagnie de Poitiers à Saumur (E).	Neuville à Saumur.	»	(E) Lignes d'intérêt local.
19 avril 1877.	Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes (F).	Montreuil-Bellay à Angers.	Thouarcé à Chalonnes.	(F) Lignes d'intérêt local.
26 avril 1877.	Compagnie des chemins de fer Nantais (G).	Nantes à Paimbœuf, Nantes à Pornic, Nantes à Machecoul.	Machecoul à la Roche-sur-Yon, embranchement sur Croix-de-Vie, La Prairie-au-Duc à Nantes.	(G) Lignes d'intérêt local.

(B) RÉSUMÉ

Des clauses financières des sentences arbitrales.

DATES des SENTENCES	LIGNES RACHETÉES	LONGUEURS DES LIGNES	PRIX DU RACHAT	OBSERVATIONS ALLOCATIONS MENSUELLES
28 novemb. 1877.	1° Bressuire à Poitiers.	83 kil.	1.728.004 29	Pas d'allocation mensuelle.
26 septemb. 1877.	2° Réseau des Charentes.	777 kil.	113.505.391 32	Il sera alloué à la Compagnie, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à la prise de possession par l'Etat, une somme de 40,000 fr. par mois, représentative des intérêts des capitaux antérieurement dépensés sur les lignes en construction et des frais d'administration ; plus une bonification pour intérêts et commissions, calculée au taux de sept pour cent par an, valeur au 15 de chaque mois, tant sur cette allocation mensuelle que sur les sommes dépensées en travaux, déduction faite des subventions encaissées par la Compagnie depuis le 1er juillet 1877. La Compagnie sera remboursée de toutes les dépenses imputables au compte de premier établissement qu'elle a faites ou fera, avec l'approbation de l'administration, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à l'époque de la prise de possession par l'Etat, déduction faite également des subventions encaissées depuis cette date.
7 décembre 1877.	3° Maine-et-Loire et Nantes.	91 kil.	10.793.827 39	1° Il sera alloué à la Compagnie, depuis le 1er juillet 1877 jusqu'au jour de la prise de possession par l'Etat, une somme de 65,000 fr. par mois, représentant les charges d'intérêts afférentes aux capitaux dépensés sur ladite ligne et les frais d'administration qui lui incombent. Cette somme sera, après déduction des subventions encaissées postérieurement au 30 juin 1877, augmentée ou réduite, selon le cas, des déficits ou des excédants de recettes qui se seront produits dans l'exploitation de la ligne depuis son ouverture, étant entendu que, dans les dépenses d'exploitation, on ne devra porter que le cinquième des frais du personnel, le reste étant compris dans le prix kilométrique de la ligne en construction de Thouarcé à Chalonnes. 2° L'Etat devra le remboursement de toutes les dépenses de parachèvement faites avec approbation de l'administration depuis le 1er novembre 1877. Les sommes à payer à la Compagnie en exécution des paragraphes 1 et 2 ci-dessus seront récapitulées par mois et bonifiées d'un intérêt calculé au taux de sept pour cent par an, valeur au 15 de chaque mois.

DATES des SENTENCES	LIGNES RACHETÉES	LONGUEURS DES LIGNES	PRIX DU RACHAT	OBSERVATIONS ALLOCATIONS MENSUELLES
7 novembre 1877.	4° Poitiers à Saumur.	86 kil.	10.949.535. 96	Pas d'allocation mensuelle.
7 décembre 1877.	5° Orléans à Châlons.	293 kil.	47.324.881 19	1° Il sera alloué à la Compagnie, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à l'époque de prise de possession par l'État, une somme de 285,000 fr. par mois représentant les charges d'intérêts afférentes aux dépenses d'établissement arrêtées au 30 juin et frais mensuels d'administration ; 2° Il lui sera tenu compte de toutes les dépenses de construction et de parachèvement qu'elle a faites ou fera, avec l'approbation du Ministre, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à l'époque de la prise de possession par l'État, ainsi que des déficits qui se produiraient dans l'exploitation de la ligne. Les sommes à payer à la Compagnie, en exécution des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, seront récapitulées par mois et bonifiées d'un intérêt calculé au taux de sept pour cent par an, valeur au 15 de chaque mois.
13 novemb. 1877.	6° St-Nazaire au Croisic.	33 kil.	5.119.427 04	Travaux non terminés (voir Tableau C) (*a*). Sur le prix ci-contre, dont on déduira, lors des règlements, le montant des produits divers et des subventions reçues, il sera payé à la Compagnie, dans les conditions déterminées par l'art. 4 de la convention de rachat, une somme de 1.857.736 fr. 94 c., à laquelle sont évaluées les dépenses faites au 30 juin 1877, y compris les intérêts courus à ladite date, et déduction faite des intérêts du cautionnement et du produit des placements de fonds (40.325 fr. 70 c.), ainsi que des subventions reçues, lesquelles s'élèvent, au 30 juin 1877, à 471.165 fr. Sur le même prix, il sera alloué à la Compagnie, à titre d'à-compte : A. — Une somme de 12.500 fr. par mois à partir du 30 juin 1877, jusqu'au jour de la promulgation de la loi approuvant le rachat, ladite somme représentant les intérêts afférents aux dépenses faites à ladite date et les frais mensuels d'administration : B. — Le remboursement des dépenses faites depuis le 30 juin 1877, ces dépenses étant récapitulées par mois et bonifiées d'un intérêt calculé à raison de 7 0/0 par an, valeur au 15 de chaque mois.
7 novembre 1877.	7° Vendée.	495 kil.	36.380.898 63	Pas d'allocation mensuelle (voir tableau C) (*b*).

DATES des CONVENTIONS	LIGNES RACHETÉES	LONGUEUR DES LIGNES	PRIX DE RACHAT	OBSERVATIONS ALLOCATIONS MENSUELLES
28 janvier 1878.	8e Nantes.	153 k.l.	13.557.136 25	Une somme de 134 [illegible] fr. est allouée à la Compagnie pour [illegible] les charges de toute nature [illegible] par elle pendant le deuxième semestre [illegible] et des dépenses de parachèvement [illegible] ce semestre.
11 février 1878.	9e Orléans à Rouen.	351 kil.	27.784 634 01	Pas d'allocation mensuelle.
15 février 1878.	10e Clermont à Tulle.	221 kil.	11.043.944 77	Il sera payé à la Compagnie, à partir du 1er juillet 1877, une somme de 55.000 fr. par mois, pour les intérêts des dépenses faites au 30 juin, jusqu'à la promulgation de la loi approuvant le rachat.

ART. 3. — L'article 3 annonce qu'une loi de finances traitera, d'une manière spéciale, la question des voies et moyens. Cette loi a été déposée par M. le Ministre des Finances, en son nom et au nom de son collègue, M. le Ministre des Travaux publics; son examen fera l'objet d'un rapport particulier; et nous n'avons aujourd'hui qu'à constater qu'elle organise le budget de 1878, en ce qui concerne le rachat des chemins de fer qui fait l'objet de la présente loi, et inscrit les ressources nécessaires pour y faire face dans la 2e section bis, intitulée *dépenses sur ressources extraordinaires*.

En plus du prix de rachat fixé par les sentences, l'article 3 prévoit les dépenses à faire par l'Etat, 1° Pour solder des travaux d'achèvement réservés aux Compagnies par les sentences;

2° Pour payer les travaux que le Ministre sera autorisé, par suite des conventions, à faire exécuter directement sur les lignes rachetées. Ces dépenses sont estimées, en chiffres ronds, à 234,000,000 de francs, payables en quatre années. La répartition de cette somme entre les lignes est indiquée au tableau suivant, sur lequel on a fait figurer distinctement les deux natures de dépenses :

(C) *Tableau des dépenses pour travaux complémentaires.*

COMPAGNIES	LIGNES	LONGUEURS		TRAVAUX A FAIRE		
				par les Compagnies rachetées et à solder par l'État en dehors du prix de rachat.	directement par l'État	ENSEMBLE
		kil.			fr.	fr.
	Les lignes en exploitation..	1.510		»	12.080 000	12.080.000 »
Charentes.....	Taillebourg à Saint-Jean-d'Angély.....	19			2.602.000	2.602.000 »
	Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges.....	34			5.372.000	5 372.000 »
	Libourne à Marcenais.....	19	250	»	4.052.000	4.052.000 »
	Saint-Jean-d'Angély à Niort.	50				
	Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus.....	43			9.400.000	9.400.000 »
	Niort à Ruffec.....	74			8.144.000	8.144.000 »
	Confolens à Excideuil.....	14			14.668.000	14.668.000 »
Vendée.....	Joue à Châteauroux	111		(a)	2.812.000	2.812.000 »
	Châteauroux à Montluçon et embranchement de Lavaud-Franche.....	137	248	16.150.500 » suivant sentence.	2.553.000	18.703.500 »
Bressuire à Poitiers.....	Neuville à Bressuire.....		71	»	29.196.000	29.196.000 »
St-Nazaire au Croisic.....	Saint-Nazaire au Croisic et embranchement de Guérande.		33	» (b)	14.668.000	14.668.000 »
Clermont à Tulle	Clermont à Tulle et embranchement de Vendes.....		221	5.119.427 64 suivant sentence	759.000	5.878.427 64
	Patay à Nogent-le-Rotrou...	90		22.945.455 23 suivant sentence	23.868.000	46.813.455 23
	Brou à Savigny, vers Saint-Calais.....	48			16.820.000	16.820.000 »
Orléans à Rouen	De la limite du département de l'Eure à Rouen.....	27	170	»	8.984.000	8.984.000 »
	D'Évreux-Ville à Évreux-Navarre.....	5			6.056.000	6.056.000 »
Maine-et-Loire et Nantes....	Thouarcé-Faye à Chalonnes.		25	3.825.000 » suivant sentence	575.000	4.400.000 »
Nantais.....	Machecoul à la Roche-sur-Yon et à Croix-de-Vie.. .	85		10.582.000 » suivant sentence	1.955.000	12.537.500 »
	Raccordement de la Prairie-au-Duc à Nantes.....	2	87		2.216.000	2.216.000 »
		2.615		58.622.882 87	166.780.000	225.402.882 87 (c)

(a) Somme à réduire de 5.417.347 fr. dépensés avant le 15 juin 1877 et compris dans le prix de rachat.

(b) Cette somme figure déjà au tableau précédent comme prix de rachat.

(c) A ce chiffre il faut ajouter, pour les allocations mensuelles et les intérêts, une somme d'environ sept millions. qui le porte à 233 millions.

ART. 4. — L'article 4 du projet de loi autorise le Ministre des Travaux publics à assurer provisoirement l'exploitation des lignes rachetées, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor, et prévoit le prélèvement, sur les ressources créées par la loi de finances, des sommes qu'il pourrait être nécessaire d'affecter à ce service d'exploitation, pour faire face à l'insuffisance éventuelle des produits.

Votre Commission, messieurs, s'est préoccupée de cette question de l'exploitation provisoire, et s'est mise d'accord avec M. le Ministre des Travaux publics pour que le système qui sera adopté n'engage, en aucune manière, le régime définitif qui sera ultérieurement arrêté, par une loi, pour l'exploitation des lignes dont on opère le rachat.

Elle a également examiné avec M. le Ministre des Finances dans quelles conditions pourrait se régler la comptabilité spéciale des agents à qui sera confié le soin de percevoir les recettes, d'ordonnancer les dépenses, et sous quelles formes se produiront les justifications.

Toutes ces conditions seront réglées par des décrets rendus sur la proposition des deux Ministres des Travaux publics et des Finances; et pour autoriser les Ministres à faire ces règlements, la Commission du Budget vous propose, messieurs, d'accord avec le Gouvernement, d'insérer un paragraphe additionnel à l'article 4, ainsi conçu :

« Des décrets, rendus sur la proportion des Ministres des Travaux » publics et des Finances, détermineront les conditions dans les- » quelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation » provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justi- » fiées. »

La Commission du Budget s'est également préoccupée des insuffisances éventuelles de produits prévues par l'article 4 du projet de loi présenté par le Gouvernement, et a recherché quels étaient les résultats de l'exploitation, sur les lignes rachetées, pendant le dernier exercice dont les Compagnies aient rendu compte à leurs actionnaires.

Ces résultats, que nous reproduisons, sous réserve (D), d'après les communications qui ont été faites à la Commission, sont loin d'être concluants et ne permettent pas d'établir des prévisions pour l'avenir, puisqu'ils s'appliquent seulement à 1,510 kilomètres, actuellement exploités; et que l'exploitation s'étendra progressivement à des lignes nouvelles qui ne sont pas aujourd'hui terminées, et sur lesquelles le trafic est à naître.

Par contre, les lignes rachetées, étant exploitées directement par l'Etat et sous son contrôle immédiat, pourront récupérer tout ce qui leur appartient du trafic, dont le détournement a été si souvent, à tort ou à raison, reproché aux grandes Compagnies.

Il est difficile, pour ce double motif, de conclure des résultats annoncés par les Compagnies, pour l'exercice de 1876, à ceux que pourra donner l'exploitation faite dans les conditions prévues par l'article 4.

Quoi qu'il en soit, si les recettes ont atteint le chiffre de 13 millions, déduction faite des impôts, et si les frais d'exploitation ne se sont élevés qu'à 10 1/2 millions pour 1,510 kilomètres, il est permis de croire que les dépenses d'exploitation n'augmenteront pas sensiblement les charges que s'impose l'Etat.

La Commission, cependant, a maintenu la réserve formulée dans le projet du Gouvernement, en raison des difficultés d'organisation de services nouveaux, sur des lignes inachevées et de l'impossibilité de faire, dès aujourd'hui, des prévisions rigoureuses.

ART. 5. — L'article 5 a pour but de garantir la continuité de l'exploitation après la promulgation de la loi, pendant un temps limité à six mois, afin de permettre aux compagnies rachetées une prompte liquidation.

(D) *Tableau des recettes et dépenses de l'exploitation des Compagnies de chemins de fer rachetées par l'État, Exercice 1876 (Relevé fait par les Compagnies).*

DÉSIGNATION des LIGNES	NOMBRE DE KILOMÈTR. exploités	RECETTES de L'EXPLOITAT. (A)	DÉPENSES D'EXPLOITAT.	RECETTES nettes ou excédant des recettes sur les dépenses	INSUFFISANCE ou excédant des dépenses sur les recettes	OBSERVATIONS
	kil.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Charentes	498	6.603.382	4.502.418	2.100.964	»	
Clermont à Tulle	» C.	»	»	»	»	C. Cette ligne est en construction et n'est pas encore exploitée.
Maine-et-Loire et Nantes	64 D.	286.259	270.586	15.673	»	D. Exploitation partielle au compte de 1er établissement en vertu de la sentence arbitrale.
Nantais	98 E.	361.090	298.867	62.223	»	E. Exploitée au compte de 1er établissement jusqu'au 31 décembre 1877 en vertu de la sentence arbitrale.
Orléans à Châlons	295 F.	1.789.663	2.252.536	»	462.873	F. Exploitation partielle au compte de 1er établissement en vertu de la sentence arbitrale.
Orléans à Rouen	193.3 G	1 028.902	839.040	189.862	»	G. Résultat du 1er avril au 30 novembre 1877.
Saint-Nazaire au Croisic	» H.	»	»	»	»	H. Ligne en construction et non encore exploitée.
Vendée	251					
Bressuire à Poitiers	111	362 I.	2.983.000	2.274.000	708.000	»	I. L'exploitation de ces trois lignes est faite par la compagnie de la Vendée.
Poitiers à Saumur						
TOTAUX	1.510.3	13.052.296	10.437.447	3.076.722 B	462.873 B	

A. Défalcation faite des impôts perçus par le Trésor.

B. L'excédant des recettes sur les dépenses, c'est-à-dire le bénéfice net de ces lignes, est donc de 2,613,849 francs.

ART. 6. — L'article 6 indique les garanties et les formalités auxquelles sera subordonné le paiement du prix fixé dans les sentences arbitrales.

Cet article a été l'objet d'une étude particulière de votre commission du budget. Les réclamations apportées devant elles par un groupe d'actionnaires de la Compagnie des Charentes, réclamations formulées dans une pétition dont nous avons déjà parlé, ont signalé la nécessité de surbordonner l'approbation définitive des sentences à la ratification des intéressés.

Si quelques-uns peuvent se croire lésés, et contestent la régularité des pouvoirs de leurs mandataires pour traiter avec le Gouvernement, il faut qu'ils puissent formuler leurs griefs auprès de leurs co-intéressés, et que les conventions soient ratifiées par les assemblées générales d'actionnaires, avant de recevoir la sanction définitive de la loi.

Nous nous sommes, à ce sujet, concertés avec M. le Ministre des Travaux publics qui a invité la compagnie à prendre, dans le plus bref délai, les mesures nécessaires pour que les ratifications pleines et entières des intéressés soient données préalablement à toute exécution de la loi.

Nous avons cru devoir insérer, dans l'article 6, la réserve de cette ratification par les assemblées générales d'actionnaires ou par les syndics de faillite dûment autorisés.

AMENDEMENTS.

Nous venons, messieurs, de passer successivement en revue tous les articles du projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre. Il nous reste à examiner trois amendements présentés par quelques-uns de nos collègues.

MM. Dupouy, Lalanne, de Lur-Saluces, Roudier et Simiot demandent une addition à l'article 1er, formulant l'engagement que prendrait l'Etat, « substitué à la Compagnie des Charentes, de remplir » toutes les obligations de cette Compagnie vis-à-vis le département » de la Gironde, et notamment d'exécuter la ligne de la Sauve à la » limite du département vers Duras, par ou près Targon, Sauveterre » et Monségur. »

Cet amendement a été soutenu par ses auteurs devant votre Commission, qui n'a pas cru pouvoir l'admettre dans sa forme, parce qu'elle n'a pas jugé qu'il lui appartînt d'engager l'Etat, et d'apprécier, dès à présent, l'étendue et la nature des compensations qu'il aura à attribuer aux départements, en raison du changement de classement de leurs lignes d'intérêt local.

Mais si l'amendement de nos honorables collègues n'a pas été adopté dans son texte, il a reçu satisfaction dans son esprit par l'addition que nous avons faite, d'accord avec le Gouvernement à l'article premier.

La forme du décret rendu en Conseil d'Etat, pour statuer sur l'indemnité ou les dédommagements à allouer aux départements, permettra au Gouvernement de se mettre d'accord avec eux, quand l'exécution de certains travaux pourra, avec avantage pour les intérêts de tous, remplacer l'allocation d'une indemnité en argent.

Le deuxième amendement présenté par MM. Papon, Develle, Lepouzé et d'Osmoy, députés de l'Eure, a pour objet de faire comprendre toutes les lignes composant le réseau départemental de l'Eure dans le rachat qui fait l'objet de la loi en discussion.

La convention passée, le 12 juin 1877, entre le Ministre des Travaux publics et le syndic de la faillite de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen, ne comprend, dans le rachat, qu'une section de cinq kilomètres, située sur le territoire du département de l'Eure.

Cette petite section, nécessaire pour relier Evreux-Ville à Evreux-Navarre et pour établir une communication avec la gare de l'Ouest, section sur laquelle la Compagnie a engagé des dépenses peu importantes, doit être, conformément à la sentence arbitrale du 11 février 1878, exécutée par l'Etat. Une somme de 6,056,000 fr. figure, à cet effet, dans les prévisions de dépenses à faire directement en travaux par l'Etat.

Le Gouvernement a pensé que le classement de cette section comme ligne d'intérêt général était actuellement seul nécessaire. Les Commissions d'étude (instituées par M. le Ministre des Travaux publics) auront à examiner si des classements nouveaux doivent être ultérieurement proposés aux Chambres.

La Commission du Budget sortirait de son rôle, si elle vous demandait d'étendre le rachat à des lignes non comprises dans les conventions qui vous sont soumises, et se borne à vous proposer, messieurs, de ne pas adopter l'amendement de nos honorables collègues de l'Eure.

Les observations qui précèdent s'appliquent également à un troisième amendement déposé par M. Duclaud et ayant pour objet de faire comprendre la ligne de Barbezieux à Châteauneuf dans le rachat qui fait l'objet de la loi en discussion.

Cette ligne, d'intérêt local, ne figure pas dans la convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Charentes, qui a jusqu'ici exploité la ligne de Barbezieux à Châteauneuf.

Votre Commission, messieurs, ne pouvant modifier le contrat pour lui faire comprendre une ligne sur laquelle n'ont pas porté les appréciations des arbitres, vous propose de ne pas admettre l'amendement de l'honorable M. Duclaud.

Conclusion.

Nous avons envisagé le projet de loi dans ses conséquences financières, en le comparant aux projets antérieurs, au point vue des charges qu'il impose au Trésor, et, dans ses conséquences économiques, en montrant qu'il rassure les intérêts de régions considérables de notre territoire, alarmés par l'existence précaire de Compagnies en souffrance.

Nous l'avons examiné au point de vue du traitement qu'il accorde aux concessionnaires de ces Compagnies, et, en même temps, aux nombreux porteurs de leurs titres.

Nous avons appelé votre attention sur la situation respective de l'Etat, des départements, des concessionnaires en matière de classement et de rachat des chemins de fer.

Enfin, nous avons étudié les dispositions de détail qui permettront

de faire rentrer dans le domaine de l'Etat un ensemble de 2,615 kilomètres de chemins de fer et d'en assurer l'achèvement et l'exploitation provisoire, sans engager d'avance le régime définitif auquel une loi devra les soumettre.

Cet examen permettra à la Chambre de juger si le projet qui lui est soumis, donne satisfaction aux intérêts qui lui sont confiés et répond aux intentions dont le vote du 23 mars 1877 a été l'expression.

Nous avons confiance qu'elle voudra bien sanctionner les propositions de sa Commission du Budget.

PROJET DE LOI

ARTICLE PREMIER. — Sont et demeurent incorporés au réseau des chemins de fer d'intérêt général, les chemins de fer d'intérêt local ci-après dénommés :

NOMS DES CONCESSIONNAIRES	DÉSIGNATION DES LIGNES
Compagnie des Charentes.....	1° de Bordeaux à la Sauve ; 2° de Confolens à Exideuil ;
Compagnie d'Orléans à Rouen.	3° d'Orléans à Chartres ; 4° de Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure) ; 5° de Chartres à Auneau ; 6° de Chartres à Brou ; 7° de Patay à Nogent-le-Rotrou ; 8° de Brou à Savigny, vers Saint-Calais ; 9° de la limite du départemt de l'Eure à Rouen ; 10° d'Evreux-Ville à Evreux-Navarre, avec raccordement à la gare de l'Ouest ;
Compagnie de Poitiers à Saumur	11° de Neuville à Saumur ;
Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes.....	12° de Montreuil-Bellay à Angers ; 13° de Fayes à Chalonnes ;
Compagnie des chemins Nantais	14° de Nantes à Machecoul, avec raccordement de la gare de la Prairie-au-Duc avec la gare de la compagnie d'Orléans à Nantes ; 15° de Sainte-Pazanne à Paimbœuf ; 16° de Saint-Hilaire à Pornic ; 17° de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Croix-de-Vie.

Il sera statué, par décret rendu en Conseil d'Etat, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux départements.

ART. 2. — Sont approuvées les conventions provisoires annexées à la présente loi passée entre le Ministre des Travaux publics et les Compagnies de chemins de fer ci-après désignées, savoir :

Le 31 mars 1877, avec la Compagnie des Charentes ;

Le 22 mai 1877, avec la Compagnie de la Vendée ;

Le 21 avril 1877, avec la Compagnie de Bressuire à Poitiers ;

Le 26 avril 1877, avec la Compagnie de Saint-Nazaire au Croisic ;

Le 26 avril 1877, avec la Compagnie d'Orléans à Châlons;
Le 16 avril 1877, avec la Compagnie de Clermont à Tulle ;
Le 12 juin 1877, avec le syndic de la faillite de la Compagnie d'Orléans à Rouen ;
Le 31 mars 1877, avec la Compagnie de Poitiers à Saumur;
Le 19 avril 1877, avec la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes;
Le 26 avril 1877, avec la Compagnie des chemins de fer Nantais.
Cette approbation est donnée sous les réserves contenues aux articles 5 et 6 ci-dessous.

ART. 3. — Une loi de finances créera les ressources à l'aide desquelles il sera pourvu :
1° Au paiement, en capital et intérêts, de la partie du prix de rachat exigible pour les dépenses arrêtées à la date du 30 juin 1877, dont le montant se trouvera fixé par les sentences arbitrales ;
2° Au paiement de certains travaux dont l'achèvement a été réservé, par les conventions, aux Compagnies rachetées;
3° Au paiement de travaux que le Ministre des Travaux publics, par suite des conventions, sera autorisé à faire exécuter directement sur les lignes rachetées.

ART. 4. — En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'Etat, le Ministre des Travaux publics assurera l'exploitation provisoire de ces lignes à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor.
Des décrets, rendus sur la proposition des Ministres des Travaux publics et des Finances, détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées.
La loi de finances prévue à l'article 3 ci-dessus créera également les ressources à l'aide desquelles il serait fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des lignes dont il s'agit.

ART. 5. — Les concessionnaires actuels continueront l'exploitation de ces mêmes lignes jusqu'au jour où le Ministre des Travaux publics sera en mesure, par les moyens prévus à l'article ci-dessus, de les décharger de cette obligation, sans que cet état transitoire puisse être prolongé plus de six mois après la promulgation de la présente loi.

ART. 6. — Lors de la remise des lignes à l'Etat, après ratification définitive des conventions et des sentences par les assemblées générales d'actionnaires ou par les syndics de faillite dûment autorisés, le Ministre des Travaux publics retiendra sur le prix de vente, la somme jugée nécessaire pour garantir l'Etat, laquelle ne sera payée qu'après la production d'un procès-verbal de remise constatant que l'Etat est effectivement entré en possession de toutes les livraisons prévues, et dans les conditions stipulées par les sentences arbitrales.

ART. 7. — L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi et des sentences arbitrales prévues dans ces conventions ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs.

ANNEXES

CONVENTIONS ET SENTENCES ARBITRALES

Compagnie des Charentes

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le trente-un mars,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer des Charentes, ladite Compagnie représentée par MM. Pierre Mathieu-Bodet, député, ancien ministre ; comte d'Ayguevives, député ; Girod, directeur du Comptoir d'escompte ; élisant domicile au siége de ladite Compagnie à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 29 mars 1877.

D'autre part ;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la commission chargée de l'examen de ce projet, un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :

« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »

Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie des Charentes qu'il avait l'intention, usant de la facilité qui lui appartient en vertu de l'article 12 de la

loi précitée du 23 mars 1874, de racheter les lignes dont elle est concessionnaire.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des Charentes, répondant à cette communication a, par délibération en date du 29 mars 1877, dont un extrait est annexé à la présente, délégué tout pouvoir, en vue de ce rachat,

A Messieurs

Mathieu-Bodet, député, ancien Ministre ;

Le comte d'Ayguesvives, député, membre du Conseil d'administration des Charentes ;

Girod, directeur du Comptoir d'escompte, également membre du Conseil d'administration des Charentes ;

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, et les délégués sus-désignés, au nom de la Compagnie des Charentes, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'Etat rachète à la Compagnie des Charentes les lignes dont elle est concessionnaire, savoir :

Lignes en exploitation :

De la Roche-sur-Yon à la Rochelle.
De Rochefort à Saintes ;
De Saintes à Coutras ;
De Saintes à Angoulême ;
D'Angoulême à Limoges :
De Blaye à la ligne de Saintes à Coutras près Saint-Mariens ;
De la Rochelle à Rochefort ;
De Bordeaux à la Sauve.

Lignes à construire :

De Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges ;
De Libourne à Marcenais ;
De Taillebourg à Saint-Jean-d'Angély ;
De Saint-Jean-d'Angély à Niort ;
De Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus ,
De Niort à Ruffec ;
De Confolens à Excideuil.

Ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés, et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes, y compris spécialement l'hôtel de la Compagnie à Paris, et les immeubles de Bordeaux.

ART. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après leur prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci-dessus sera composée :

De M. Reynaud, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, choisi par le Ministre des Travaux publics ;

De M. Varroy, sénateur, ingénieur des Ponts et Chaussées, choisi par la Compagnie des Charentes ;

Et de M. de Maisonneuve, inspecteur général des Finances, choisi d'accord par les parties.

Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

ART. 3. — Le prix du rachat sera payé par l'Etat ou par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, dans un délai qui ne pourra excéder deux ans à partir de l'approbation, par les pouvoirs publics, de la présente convention, et au moyen de huit paiements trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 0/0 à partir de la même époque.

ART. 4. — La Compagnie des chemins de fer des Charentes demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix du rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'Etat ou par la Compagnie rétrocessionnaire seront effectués à la Caisse des dépôts et consignations.

ART. 5. — La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi, dans le délai d'un an à partir de sa date.

Fait double entre les parties, le 31 mars 1877.

Signé: CHRISTOPHLE.

Signé: MATHIEU-BODET,
Comte d'AYGUESVIVES,
GIROD.

Vendée.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept et le vingt-deux mai,
Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de la Vendée, ladite Compagnie représentée par M. Siegfried, président, Champouillon et Vernhette, administrateurs, membres du Comité, élisant domicile au siége de ladite Société à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibérations du Conseil d'administration en date du 2 avril 1877 et du 3 du même mois dont extraits sont annexés,

D'autre part;

Il a été exposé et convenu ce qui suit:
A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, la Chambre a décidé de renvoyer à la Commission chargée de l'examen de ce projet l'amendement présenté par M. Allain-Targé en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu:
« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »
Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie de la Vendée qu'usant de la faculté qui lui appartient, en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, il avait l'intention de racheter les lignes dont elle est concessionnaire.
Le Conseil d'administration de la Compagnie de la Vendée, répondant à la communication du Ministre, a, par délibération en date des 2 et 3 avril courant, dont extraits sont annexés à la présente, délégué tous pouvoirs, en vue de ce rachat, à MM. Siegfried, président, Champouillon et Vernhette, administrateurs, membres du Comité.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, et les délégués sus-désignés, au nom de la Compagnie de la Vendée, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'Etat rachète à la Compagnie de la Vendée les deux concessions qui lui ont été faites, savoir :

1° La ligne des Sables-d'Olonne à Tours, en exploitation ;

2° La ligne de Joué à Montluçon, y compris l'embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche, en état de construction.

Ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes, spécialement le domaine privé et le service maritime de la Compagnie.

La Compagnie restera chargée de l'exécution des sections de la ligne de Joué à Montluçon, comprises entre Joué et Loches, d'une part, et entre Loches et Châteauroux, d'autre part.

La livraison de ces sections devra être faite, savoir :

Celle de Joué à Loches, dans le délai d'un an après la promulgation de la loi approbative des présentes;

Celle de Loches à Châteauroux, dans le délai de vingt et un mois après la dite promulgation.

En outre, l'Etat se réserve la faculté de faire exécuter par la Compagnie la superstructure de la section de Châteauroux à Montluçon et de l'embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche, et, s'il n'use pas de cette faculté, il prendra à sa charge l'exécution des marchés passés par la Compagnie, pour la fourniture du matériel de voies desdites sections, savoir :

Le 30 juin 1874, avec les usines de Châtillon et Commentry et de Commentry-Fourchambault, pour les rails, éclisses et selles ;

Le 20 juillet 1874, avec M. Néron, pour les traverses et bois spéciaux;

Le 4 juillet 1874, avec M. Bouchacourt, pour les boulons et crampons.

ART. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après leur prix réel de premier établissement.

Toutefois, il est expressément convenu entre les parties contractantes qu'à raison de conventions verbales précédemment intervenues entre elles, le prix des deux sections de Joué à Loches et de Loches à Châteauroux, en état de réception définitive, ne pourra pas dépasser cent soixante mille francs (160,000 fr.) ni être inférieur à cent quarante-cinq mille francs (145,000 fr.) par kilomètre.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci-dessus sera composée de:

M. Reynaud, inspecteur général des Ponts et Chaussées;

M. Varroy, sénateur, ingénieur des Ponts et Chaussées ;

Et de M. de Maisonneuve, inspecteur général des Finances.

Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

ART. 3. — Ladite Commission déterminera le prix du rachat comme si les sections de Joué à Loches et de Loches à Châteauroux à terminer par la Compagnie, étaient complétement achevées et mises en état de réception, conformément aux prescriptions des actes de concession.

Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux

seront terminés en son nom, et le montant de ces travaux sera retenu sur le prix déterminé comme il a été dit ci-dessus.

ART. 4. — A partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, la Compagnie recevra :

1° Dans un délai de deux ans et par termes semestriels égaux, avec intérêts simples à 5 0/0, le prix de la ligne actuellement en exploitation ;

2° Par trimestre, et suivant les bases acceptées par la Commission arbitrale, le remboursement des dépenses afférentes aux deux sections à construire par la Compagnie, dépenses dont elle fournira régulièrement la justification.

L'État se réserve de faire effectuer les règlements de comptes susmentionnés par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits.

ART. 5. — La Compagnie des chemins de fer de la Vendée demeure chargée de faire, entre les ayants droit la distribution du prix de rachat, sans que l'État ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'État ou par la Compagnie rétrocessionnaire, seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 6. — Les employés attachés au service de l'exploitation et en résidence sur le parcours de la ligne, seront maintenus dans leurs emplois ou appelés à des emplois analogues; ceux des employés qui, au moment du rachat, seront réformés à raison de doubles emplois, ou pour toute autre cause, recevront, par les soins de l'État ou de la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, une indemnité égale à treize mois de traitement.

ART. 7. — La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi dans le délai d'un an à partir de sa date.

Fait double à Paris, le vingt-deux mai mil huit cent soixante-dix-sept.

Signé : PARIS.

Signé : SIEGFRIED,
CHAMPOUILLON,
VERHNETTE.

Compagnie du chemin de fer de Bressuire à Poitiers.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le vingt-un avril,

Le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part ;

Et la Société établie à Paris, rue Saint-Lazare, n° 28, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Bressuire à Poitiers.

Ladite Compagnie représentée par MM. Frédéric Lévy, président du Conseil d'administration et Vernhette, administrateur délégué, élisant domicile à Paris au siége social, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration en date du seize avril courant, sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de deux mois au plus tard,

D'autre part ;

Ont exposé ce qui suit :

A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :

« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées, par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire, rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »

Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie du chemin de fer de Bressuire à Poitiers qu'il avait l'intention, usant de la faculté qui lui appartient en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, de racheter la ligne dont elle est concessionnaire.

Le Conseil d'administration de la Compagnie de Bressuire à Poitiers, répondant à cette communication, par délibération en date du seize avril courant, a délégué, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, tous pouvoirs en vue de ce rachat, à MM. Frédéric Lévy, président de son Conseil d'administration, et Vernhette son administrateur délégué.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, et les délégués sus-désignés, au nom de la Compagnie de Bressuire à Poitiers, ont arrêté d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'Etat rachète à la Compagnie du chemin de fer de Bressuire à Poitiers la ligne dont elle est concessionnaire, ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de cette ligne.

ART. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci-dessus sera composée de :

M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;
M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Et de M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.
Ladite Commission statuant définitivement et sans appel.

ART. 3. — Le prix du rachat sera payé par l'Etat ou par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, dans un délai qui ne pourra excéder deux ans à partir de l'approbation, par les pouvoirs publics, de la présente convention, et au moyen de huit paiements trimestriels égaux, avec intérêts simples à 5 0/0 à partir de la même époque.

ART. 4. — La Compagnie de Bressuire à Poitiers demeure chargée de faire entre les ayants droit, la distribution du prix du rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'Etat ou par la Compagnie rétrocessionnaire, seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 5. — La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement dans le délai d'un an à partir de sa date.

Signé : CHRISTOPHLE.

Signé : Frédéric LÉVY, VERNHETTE.

Compagnie de Saint-Nazaire au Croisic.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le vingt-six avril,
Le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part ;

Et la Société établie à Paris, 36, rue Laffitte, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic,
Ladite Compagnie représentée par MM. de Carini et Hennecart, élisant domicile à Paris, au siége social susdit, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 14 avril 1877, sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de deux mois au plus tard,

D'autre part,

Ont exposé ce qui suit :
A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet, un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :
« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »
Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic qu'il avait l'intention, usant de la faculté qui lui appartient, en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, de racheter la ligne dont elle est concessionnaire.
Le Conseil d'administration de la Compagnie de Saint-Nazaire au Croisic, répondant à cette communication, par délibération du 14 avril, a délégué, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, tous pouvoirs en vue de ce rachat à MM. de Carini et Hennecart.
Le Ministre des Travaux publics au nom de l'Etat, et les délégués sus-désignés au nom de la Compagnie de Saint-Nazaire au Croisic, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'Etat rachète à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic la ligne dont elle est concessionnaire; ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de cette ligne.

ART. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son prix réel de premier établissement.

La commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci-dessus sera composée de :

M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;
M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;
Et de M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

Ladite commission statuant définitivement et sans appel.

ART. 3. — Cette commission déterminera le prix du rachat comme si la ligne était complétement achevée et mise en état de réception, conformément aux prescriptions des actes de concession.

L'achèvement de cette ligne devra avoir lieu dans un délai de neuf mois, à partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente Convention.

Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux seront terminés par l'Etat ou par la Compagnie qu'il se serait substituée, et le montant de ces travaux sera retenu sur le prix déterminé, comme il a été dit ci-dessus.

ART. 4. — A partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente Convention, la Compagnie recevra :

1° Dans un délai de deux ans et par paiements trimestriels égaux, avec intérêts simples à 5 0/0 l'an et suivant les bases adoptées par la Commission arbitrale, le remboursement des dépenses faites par elle jusqu'au jour de la dite promulgation, déduction faite des subventions reçues jusqu'à la même époque ;

2° Le remboursement, sur les mêmes bases et par trimestre, des dépenses complémentaires dont elle fournira régulièrement la justification.

ART. 5. — La Compagnie de Saint-Nazaire au Croisic demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix du rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'Etat ou par la Compagnie rétrocessionnaire seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 6. — La présente Convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi dans le délai d'un an, à partir de sa date.

Fait double à Paris, le 26 avril 1877.

Signé : CHRISTOPHLE.

Signé : DE CARINI.
HENNECART.

Orléans à Châlons

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, le vingt-six avril,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la Société établie à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, ladite Compagnie représentée par MM. Gautier (Jules-Elie-Philippe) et Tourangin (Arthur), membres du Conseil d'administration.

Elisant domicile au siége de ladite Compagnie et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 12 avril présent mois, dont un extrait est annexé aux présentes, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de deux mois au plus tard,

D'autre part;

Il a été exposé ce qui suit :

A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet, un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :

« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »

Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons qu'il avait l'intention, usant de la faculté qui lui appartient, en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, de racheter la ligne dont elle est concessionnaire.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, répondant à cette communication, a, par déli-

bération en date du 12 avril présent mois, délégué, ainsi qu'il a été dit plus haut, tous pouvoirs, en vue de ce rachat, à MM. Gautier et Tourangin.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, et les délégués sus-désignés, au nom de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'Etat rachète à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, la ligne dont elle est concessionnaire, ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de cette ligne.

ART. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci-dessus sera composée de :

M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;
M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées :
Et M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.
Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

ART. 3. — Le prix du rachat sera payé par l'Etat ou par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, dans un délai qui ne pourra excéder trois ans, à partir de l'approbation, par les pouvoirs publics, de la présente convention, et au moyen de douze paiements trimestriels égaux, avec intérêts simples à 5 0/0 à partir de la même époque.

ART. 4. — La Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix de rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'opposition, les paiements à faire par l'Etat ou la Compagnie rétrocessionnaire seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 5. — Les employés attachés au service de l'exploitation et en résidence sur le parcours de la ligne seront maintenus dans leurs emplois ou appelés à des emplois analogues; ceux des employés qui, au moment du rachat, seront réformés à raison de doubles emplois ou pour toute autre cause, recevront, par les soins de l'Etat ou de la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, une indemnité égale à treize mois de traitement.

ART. 6. — La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi dans le délai d'un an à partir de sa date.

Fait double à Paris, le 26 avril 1877.

Signé : CHRISTOPHLE.

Signé : GAUTIER.
TOURANGIN.

Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le seize avril,
Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, nº 55, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle.
Ladite Compagnie représentée par MM. Albert Rostand, président de son Conseil d'administration, et Napoléon de Mazarin, administrateur.
Elisant domicile au siége de ladite Compagnie, à Paris. et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 26 février 1877, dont un extrait est annexé aux présentes, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de deux mois au plus tard.

D'autre part;

Il a d'abord été exposé ce qui suit:
A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet, un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu:
« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »
Le Ministre se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie de Clermont à Tulle que, usant de la faculté qui lui appartenait, en vertu de l'art. 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, il avait l'intention de racheter les lignes dont elle est concessionnaire.
Le Conseil d'administration de la Compagnie de Clermont à Tulle,

repondant à la communication du Ministre, a delegué tous pouvoirs, en vue de ce rachat, a MM. Rostand, président du Conseil d'administration, et de Mazarin, administrateur.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, et les délégués sus-désignés, au nom de la Compagnie de Clermont à Tulle, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes:

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie de Clermont à Tulle cède à l'Etat les lignes dont elle est concessionnaire, savoir :

1° La ligne de Clermont à Tulle;

2° L'embranchement d'Eygurande à ou près Vendes.

Ladite cession comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés, et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie, et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes.

ART. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après leur prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci-dessus sera composée de:

M. L. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;

M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;

M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

ART. 3. — Ladite Commission déterminera le prix de rachat comme si les travaux d'infrastructure des lignes composant le réseau étaient complétement achevés, et mis en état de réception, conformément aux prescriptions des actes de concession.

L'achèvement de ces lignes devra avoir lieu dans un délai de deux ans pour la ligne principale, et de trois ans pour l'embranchement, à partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux seront terminés par l'Etat, ou par la Compagnie qu'il se sera substituée, et le montant de ces travaux sera retenu sur le prix déterminé comme il a été dit ci-dessus.

ART. 4. — L'Etat se réserve le droit de faire effectuer par la Compagnie, et dans les délais indiqués par son cahier des charges, tout ou partie des travaux de superstructure des lignes ci-dessus mentionnées. Les conditions dans lesquelles ces travaux seront faits et payés seront réglées, s'il y a lieu, par une convention supplémentaire.

Si le Gouvernement n'use pas de la faculté qui lui est réservée à cet égard, il prendra à sa charge l'exécution d'un marché pour la fourniture de 16,000 tonnes de rails en acier, boulons, éclisses, changements de voie, etc., que la Compagnie déclare avoir conclu le 30 novembre 1875, avec la Société des forges et hauts fourneaux de Terre Noire.

ART. 5. — A partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, la Compagnie recevra :

1° Dans un délai de trois ans, et par paiements trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 0/0, et suivant les bases adoptées par la Commission arbitrale, le remboursement des dépenses faites par elle jusqu'au jour de ladite promulgation, déduction faite des subventions reçues jusqu'à ladite époque;

2° Le remboursement sur les mêmes bases et par semestre, des dépenses dont elle fournira régulièrement la justification.

Le solde qui pourrait rester dû à la Compagnie, après livraison de ces lignes, lui sera remboursé en huit termes trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 0/0 l'an.

L'Etat se réserve de faire effectuer les règlements qui précèdent par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits.

Art. 6.— La Compagnie de Clermont à Tulle demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix de rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'opposition, les paiements à faire par l'Etat, ou par la Compagnie rétrocessionnaire, seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Art. 7.— La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement dans le délai d'un an, à partir de sa date.

Fait double à Paris, les jour, mois et an susdits.

Lu et approuvé:
Signé : Alb. ROSTAND.

Lu et approuvé :
Signé : DE MAZARIN.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé: Albert CHRISTOPHLE.

Orléans à Rouen.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le douze juin ;
Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi.

D'une part ;

Et M. Jean Valery Moncharville, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 40, agissant au nom et comme syndic définitif de la faillite de la Société anonyme du chemin de fer d'Orléans à Rouen, dont le siége est à Paris, et sous la réserve de l'accomplissement des formalités légales et réglementaires relatives à la transformation des lignes d'intérêt local en lignes d'intérêt général.

D'autre part ;

Il a d'abord été exposé ce qui suit :
A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :
« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »
Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître au syndic de la faillite de la Société anonyme du chemin de fer d'Orléans à Rouen qu'il avait l'intention, usant de la faculté qu'il lui appartient en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, de racheter, parmi les lignes dont cette Compagnie est concessionnaire, celles d'Orléans à Chartres ; de Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure) ; de Chartres à Brou ; de Chartres à Auneau ; de Patay à Nogent-le-Rotrou ; de Brou à Savigny vers Saint-Calais ; de la limite du département de l'Eure à Rouen ; d'Evreux-Ville à Evreux-Navarre, avec raccordement à la gare de l'Ouest ; et de les incorporer dans les lignes d'intérêt général.
Le Ministre a fait connaître également à la Compagnie, en ce qui concerne les autres lignes d'intérêt local concédées à la Compagnie

d'Orléans à Rouen et déjà déclarées d'utilité publique, que, pour celles dont le maintien lui paraîtrait justifiable et conciliable avec le réseau d'intérêt général, l'Administration est disposée à seconder, dans la mesure de son droit, un arrangement en vertu duquel ces lignes, pendant la période initiale de leur exploitation, seraient rattachées comme service de correspondance subventionné aux réseaux d'Orléans et de l'Ouest.

Le syndic de la faillite, pour répondre à cette communication, s'est fait autoriser par jugement du Tribunal de commerce de la Seine en date du 11 juin 1877, à consentir la rétrocession des lignes ci-dessus mentionnées, et à constituer une Commission arbitrale pour régler le prix de cette rétrocession.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, et le syndic de la faillite, ont arrêté, d'un commun accord, les dispositions suivantes:

ARTICLE PREMIER.— L'Etat rachète à la faillite du chemin de fer d'Orléans à Rouen les lignes en exploitation:

D'Orléans à Chartres;
De Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure);
De Chartres à Auneau;
De Chartres à Brou;

Et les lignes en construction:

De Patay à Nogent-le-Rotrou;
De Brou à Savigny, vers Saint-Calais;
De la limite du département de l'Eure à Rouen;
D'Evreux-Ville à Evreux-Navarre, avec raccordement à la gare de l'Ouest; ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accesoires de ces lignes.

ART. 2.— Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après leur prix réel de premier établissement. La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci-dessus sera composée de:

MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
Et de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances;
Ladite commission statuera définitivement et sans appel.

ART. 3.— Le prix du rachat sera payé par l'Etat, ou par la Compagnie à laquelle il céderait ultérieurement ses droits, dans un délai qui ne pourra excéder deux ans, à partir de l'approbation, par les pouvoirs publics, de la présente convention, et au moyen de huit paiements trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 0/0, à partir de la même époque.

ART. 4.— Le syndic de la faillite demeure chargé de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix du rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'Etat ou par la Compagnie rétrocessionnaire seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 5. — La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi dans le délai d'un an à partir de sa date.

Approuvé l'écriture :

Le syndic définitif,

Signé : MORCHARVILLE.

Signé : PARIS,

Compagnie de Poitiers à Saumur.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le trente-un mars,
Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Poitiers, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, ladite Compagnie représentée par M. le comte d'Ayguesvives, Président du Conseil d'administration, et sous la réserve de l'accomplissement des formalités légales et réglementaires relatives à la transformation des lignes d'intérêt local en lignes d'intérêt général,

D'autre part;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :
A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :
« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire, rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »
Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie de Poitiers-Saumur qu'il avait l'intention, usant de la faculté qui lui appartient, en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, de racheter la ligne dont elle est concessionnaire.
Le Conseil d'administration de la Compagnie de Poitiers-Saumur, répondant à cette communication, a, par une délibération dont un extrait est annexé à la présente, délégué tous pouvoirs, en vue de ce rachat, à M. le comte d'Ayguesvives, Président du Conseil d'administration.
Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, et le délégué sus-désigné, au nom de la Compagnie de Poitiers à Saumur, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'État rachète à la Compagnie de Poitiers à Saumur la ligne dont elle est concessionnaire, ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés, et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de cette ligne.

ART. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci-dessus sera composée de :

MM. Reynaud, inspecteur général des Ponts et Chaussées,
Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Et de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.
Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

ART. 3. — Le prix du rachat sera payé par l'Etat ou par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, dans un délai qui ne pourra excéder deux ans à partir de l'approbation par les pouvoirs publics de la présente convention, et au moyen de huit paiements trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 p. 0/0 à partir de la même époque.

ART. 4. — La Compagnie de Poitiers à Saumur demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix du rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'État ou par la Compagnie rétrocessionnaire seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 5. — La présente convention sera nulle et non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi dans le délai d'un an à partir de sa date.

Fait double à Paris, le 3 avril 1877.

Signé : CHRISTOPHLE.

Signé : D'AYGUESVIVES.

Maine-et-Loire et Nantes.

CONVENTION

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le dix-neuf avril,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Maine-et-Loire et Nantes, ladite Compagnie représentée par MM. le marquis de Contades, président; Léon Sencier et le duc de Fitz-James, membres du Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 19 avril 1877, dont extraits sont annexés, sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de deux mois au plus tard, et sous la réserve également de l'accomplissement des formalités légales et réglementaires relatives à la transformation des lignes d'intérêt local en lignes d'intérêt général,

D'autre part;

Il a d'abord été exposé ce qui suit :

A la suite des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre des Députés sur le projet de loi déposé le 1er août 1876, portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, la Chambre a renvoyé à la Commission chargée de l'examen de ce projet un amendement en cinq paragraphes, dont le premier est ainsi conçu :

« Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction. »

Le Ministre, se conformant au vœu exprimé par la Chambre, a fait connaître à la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes qu'il avait l'intention, usant de la faculté qui lui appartient, en vertu de l'article 12 de la loi précitée du 23 mars 1874, de racheter, parmi les lignes dont elle est concessionnaire, celles de Montreuil-Bellay à Angers et de Thouarcé à Chalonnes, et de les incorporer dans le réseau des lignes d'intérêt général.

Le Ministre a fait connaître également à la Compagnie, en ce qui concerne les autres lignes d'intérêt local de Maine-et-Loire et Nantes déjà déclarées d'utilité publique que, pour celles dont le maintien lui paraîtrait justifiable et conciliable avec le réseau d'intérêt général, l'administration est disposée à seconder, dans la mesure de son droit, un arrangement en vertu duquel ces lignes, pendant la période initiale de leur exploitation, seraient rattachées, comme service de correspondance subventionné, au nouveau réseau de la Compagnie d'Orléans.

Le Conseil d'administration de la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes, répondant à cette communication, a, par la délibération sus-mentionnée, en date du 19 avril 1877, délégué tous pouvoirs, en vue du susdit rachat, à MM. de Contades, Léon Sencier, et duc de Fitz-James.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, et les délégués sus-mentionnés, au nom de la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes, ont arrêté, d'un commun accord, les conventions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'État rachète à la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes,

1° La ligne de Montreuil-Bellay à Angers, en exploitation.

2° La ligne de Thouarcé à Chalonnes, en état de construction.

Ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés, et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie, et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes et spécialement la traversée de la Loire et la gare actuelle d'Angers.

ART. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après les justifications de leur prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale, chargée de constater le chiffre de ce prix réel des lignes ci-dessus, sera composée de :

MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
Et de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

Lesdits arbitres statueront sur les bases ci-dessus, définitivement et sans appel.

ART. 3. — Ladite Commission déterminera le prix de rachat des lignes rachetées comme étant complétement parachevées et mises en état complet de réception, conformément aux prescriptions des actes de concession.

Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements à cet égard,

Pour la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, dans le délai de six mois,

Pour la ligne de Thouarcé à Chalonnes, dans le délai de dix-huit mois, à partir de l'approbation des présentes par les pouvoirs publics, les travaux seront terminés par l'Etat, en son nom, et le montant des travaux sera retenu sur le prix déterminé comme il a été dit ci-dessus.

ART 4. — A partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, la Compagnie recevra :

1° Dans un délai de deux ans et par paiements trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 0/0 l'an, le prix de rachat de la ligne actuellement en exploitation ;

2° Par semestre, et suivant les bases acceptées par la Commission arbitrale, le remboursement des dépenses afférentes à la ligne en construction, dont elle fournira régulièrement la justification.

L'Etat se réserve de faire effectuer les règlements de comptes susmentionnés par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits.

ART. 5. — La Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix du rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'Etat, ou par la Compagnie rétrocessionnaire, seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations, pour le montant desdites oppositions.

ART. 6. — Les employés attachés au service de la ligne en exploitation rétrocédée, et en résidence sur le parcours de cette ligne, seront maintenus dans leurs emplois ou appelés à des emplois analogues; ceux des employés, qui, au moment du rachat, seraient réformés à raison de doubles emplois, ou pour toute autre cause, recevront, par les soins de l'Etat, ou de la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, une indemnité égale à treize mois de leur traitement.

ART. 7. — La présente convention sera nulle et non avenue, dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement par la loi, dans le délai d'un an à partir de sa date.

Fait double, à Paris, le 19 avril 1877.

Signé : CHRISTOPHLE.

Signé : Marquis DE CONTADES,
duc DE FITZ-JAMES,
L. SENCIER.

Compagnie des chemins de fer Nantais.

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-dix-sept, et le vingt-six avril,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Nantes, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer Nantais, ladite Compagnie représentée par M. le baron Gaston de Saint-Paul, Président de son Conseil d'administration, élisant domicile à Paris, quai de Billy, n° 8, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 6 mars 1877, et M. François Brian, agissant en qualité de concessionnaire originaire, sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de deux mois au plus tard, et sous la réserve de l'accomplissement des formalités légales et réglementaires relatives à la transformation des lignes d'intérêt local en lignes d'intérêt général,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie des chemins de fer Nantais cède à l'Etat les lignes dont elle est concessionnaire, savoir :

1° Les lignes de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul, entièrement terminées et actuellement en exploitation ;

2° La ligne de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Croix-de-Vie, aujourd'hui en construction.

Ladite cession comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes :

En ce qui concerne la ligne et l'embranchement en construction mentionnés au 2e § ci-dessus, la livraison en sera faite, savoir :

La section de Machecoul à Challans, dans un délai de huit mois, et le surplus dans un délai de quinze mois.

Le tout à partir de la date de la loi portant approbation de la présente convention.

L'Etat se substituera à la Compagnie pour l'exécution de l'embran-

chement de jonction de la gare de la Prairie-au-Duc avec celle de la Compagnie d'Orléans sur la Prairie de Mauves, sous la condition formelle que la subvention spéciale de l'Etat, affectée à la construction de cet embranchement, lui fera retour, et que celles allouées par le département, la ville de Nantes et les propriétaires intéressés dans le même but lui seront entièrement acquises.

ART. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après le prix réel de premier établissement.

La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci-dessus sera composée de :

MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;
Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;
de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

ART. 3. — Ladite Commission déterminera le prix de rachat, comme si la ligne et l'embranchement restant à terminer, étaient complétement achevés et mis en état de réception, conformément aux prescriptions des actes de concession.

Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux seront terminés par l'Etat ou en son nom, et le montant de ces travaux sera retenu sur le prix déterminé, comme il a été dit ci-dessus.

ART. 4. — Le prix du rachat sera payé par l'Etat ou en son nom, pour les lignes aujourd'hui en exploitation, dans un délai qui ne pourra pas excéder deux ans, à partir de l'approbation par les pouvoirs publics de la présente convention, et pour la ligne et l'embranchement en construction, dans le même délai, à partir de la réception de chaque section par l'administration supérieure.

Les paiements auront lieu en huit termes trimestriels égaux, avec intérêt simple à 5 p. 100 à partir des époques fixées ci-dessus.

ART. 5. — La Compagnie des chemins de fer Nantais demeure chargée de faire, entre les ayants droit, la distribution du prix de rachat, sans que l'Etat ait, à aucun titre, à intervenir dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les paiements à faire par l'Etat seront effectués à la Caisse des Dépôts et Consignations.

ART. 6. — Les employés actuellement en fonctions dans la Compagnie des chemins de fer Nantais seront maintenus dans leurs emplois ou appelés à des emplois analogues ; dans le cas où ils seraient renvoyés au moment du rachat, ils recevront une indemnité égale au montant de treize mois de leurs traitements.

ART. 7. — La présente convention sera nulle et non avenue, dans le cas où elle ne serait pas approuvée définitivement dans le délai d'un an, à partir de sa date.

Signé : DE SAINT-PAUL, BRIAN. *Signé :* CHRISTOPHLE.

EVALUATION du prix réel de premier établissement des chemins de fer des Charentes, en vertu de la convention du 31 mars 1877.

SENTENCE ARBITRALE

La Commission arbitrale instituée par la convention qui a été passée le 31 mars 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie des chemins de fer des Charentes, d'autre part, pour le rachat des lignes concédées par l'Etat, de la ligne de Bordeaux à la Sauve, et des immeubles composant le domaine particulier de la Compagnie;

Vu les articles 1 et 2 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'Etat rachète à la Compagnie des Charentes les lignes dont elle est concessionnaire, savoir :

» Lignes en exploitation :

» de la Roche-sur-Yon à la Rochelle ;
» de Rochefort à Saintes ;
» de Saintes à Coutras ;
» de Saintes à Angoulême ;
» d'Angoulême à Limoges ;
» de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mariens ;
» de la Rochelle à Rochefort ;
» de Bordeaux à la Sauve.

» Lignes à construire :

» de Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges ;
» de Libourne à Marcenais ;
» de Taillebourg à Saint-Jean-d'Angély ;
» de Saint-Jean-d'Angély à Niort ;
» de Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus ;
» de Niort à Ruffec ;
» de Confolens à Exideuil.

» Ledit rachat, comprenant les terrains acquis, les ouvrages » exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés, » et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la » Compagnie, et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires » de ces lignes, y compris l'hôtel de la Compagnie, à Paris, et les » immeubles de Bordeaux.

» Art. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément » aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après » leur prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes » ci-dessus sera composée :

» De M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en » retraite, choisi par le Ministre des Travaux publics ;

» De M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées, » choisi par la Compagnie des Charentes ;

» Et de M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances, choisi » d'accord par les parties.

» Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874 ;

Vu les décrets des 6 juillet 1862, 18 juillet 1868 et 22 septembre 1869, la loi du 23 mars 1874 (article 4) et le décret du 13 juin 1874, qui ont successivement concédé à la Compagnie les lignes constituant son réseau ;

Vu le traité passé le 1er juillet 1874, entre la Compagnie des chemins de fer des Charentes et la Compagnie anonyme du chemin de fer d'intérêt local de Bordeaux à la Sauve, en liquidation ;

Vu les écritures de la Compagnie, desquelles il résulte que, d'après la balance des comptes du grand livre au 30 juin 1877 (folio 80), les comptes de premier établissement du réseau concédé présentent un solde de 167,813,013 fr. 23, y compris une somme de 2,520,674 fr. 86 pour dépenses réglées mais non soldées à ladite date (folios 209 et 277) ;

Vu les pièces produites par la Compagnie, lesquelles portent :

1° Les dépenses faites au 30 juin 1877 pour la construction du réseau concédé par l'Etat, y compris le matériel roulant, les intérêts et frais d'administration, ainsi qu'une somme de 319,711 fr. 04 pour travaux exécutés, en 1871, sur la ligne de la Roche-sur-Yon à la Rochelle, en vertu de réquisitions du Gouvernement, et déduction faite des subventions payées, produits divers et amortissements à la somme de..... 119,762,576 fr. 91

2° Les dépenses afférentes à la ligne de Bordeaux à la Sauve, achetée par la Compagnie aux premiers concessionnaires, y compris la valeur de 243 actions et de 8,500 obligations mises par l'acte de vente à la charge de la Compagnie, dépenses évaluées par celle-ci à la somme de..... 3,289,506 90

3° Les dépenses relatives au domaine particulier de la Compagnie, à..... 3,929,566 92

4° Les approvisionnements de l'économat et de la voie, à la somme de 1,702,441 65

TOTAL..... 128,684,092 fr. 38

Vu deux demandes dont la Compagnie a directement saisi la Commission arbitrale, lesquelles portent :

L'une, sur le point de départ des intérêts du prix de rachat dont l'Etat doit tenir compte à la Compagnie ;

L'autre, sur les indemnités à allouer aux agents de la Compagnie qui perdraient leur position par suite du rachat ;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics ;

M. le Directeur des chemins de fer, MM. les représentants de la Compagnie et M. l'Inspecteur des Finances, de Chappotin, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus,

Fixe au 30 juin 1877 le terme auquel elle arrête les dépenses réelles de premier établissement à payer à la Compagnie.

Et :

En ce qui concerne les travaux de construction des lignes concédées par l'Etat :

Considérant que les travaux ont été régulièrement exécutés, et que les dépenses y relatives ainsi que celles du matériel roulant dont l'État a été fourni à la Commission arbitrale sont justifiés et acceptables;

En ce qui concerne les autres dépenses portées au compte :

Considérant :

1° Qu'aucune pièce justificative n'est produite à l'appui d'une somme de 785,000 fr. pour frais antérieurs à la concession; que l'approbation accordée à cette dépense par les actionnaires, lors de l'assemblée de 29 juillet 1863, ne saurait la soustraire à l'appréciation de la Commission arbitrale; que, si elle se justifie en partie par cette circonstance que les actions ont été distribuées, dès le début, entre un grand nombre de souscripteurs, on ne peut pas cependant la porter à plus de 2,000 fr. par kilomètre;

2° Qu'une partie des frais d'administration et des intérêts doit être reportée, suivant la répartition à établir entre les lignes, du compte de premier établissement au compte d'exploitation et rester, par conséquent, à la charge de la Compagnie;

3° Qu'il n'y a pas lieu de tenir compte à la Compagnie des intérêts afférents aux capitaux qu'elle a perdus, tant par suite de la faillite Guilhou, qu'à raison d'opérations faites à la Bourse dans le but de soutenir le cours de ses titres, non plus que des arrérages qu'elle s'est attribués sur les actions rentrées dans son portefeuille après ladite faillite;

4° Qu'il n'y a pas lieu de tenir compte, dès à présent, des approvisionnements qui sont à la dispositiou de la Compagnie et dont les quantités et la valeur ne pourront être justement constatées qu'à l'époque de la prise de possession par l'Etat.

5° Qu'en admettant dans les comptes de premier établissement de la Compagnie, les dépenses dont elle a fait l'avance en exécutant des travaux pour la Compagnie de la Seudre à Pons, le Ministère de la guerre, à Angoulême, et le sieur Bertrand, à Taponnat, l'Etat se trouvera, par le fait du rachat, substitué aux droits de la Compagnie, en ce qui est de ces créances, comme il le sera d'ailleurs pour toutes autres dépenses qui se présenteraient dans les mêmes conditions;

En ce qui concerne la fixation des époques auxquelles les lignes ouvertes à l'exploitation auront à supporter les insuffisances de revenu :

Considérant que la mesure adoptée pour les grandes Compagnies, laquelle consiste à ne porter les insuffisances au compte de premier établissement que jusqu'au 31 décembre de l'année de l'ouverture, quel que soit le nombre de mois qui sépare ces deux termes, pourrait présenter d'injustes anomalies si elle était appliquée aux lignes qu'il s'agit de racheter, et qu'il convient, s'écartant de la lettre pour se conformer à l'esprit, de fixer à six mois après celui de l'ouverture le délai à observer entre ladite ouverture et la date à partir de laquelle les insuffisances de produit doivent être mises à la charge de l'exploitation;

Qu'en conséquence, ce délai doit être porté, pour les lignes ouvertes à l'exploitation aux époques fixées par les actes de concession ou antérieurement à ce terme, savoir :

Pour la ligne de Saint-Mariens à Blaye, ouverte le 16 octobre 1873, au 30 avril 1874;

Pour la ligne de la Rochelle à Rochefort, ouverte le 29 décembre 1873, au 30 juin 1874;

Pour la ligne d'Angoulême à Limoges, ouverte le 26 avril 1875, au 31 octobre 1875.

Que, pour les lignes de la Roche-sur-Yon à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, lesquelles ont été constituées par le décret du 6 juillet 1862 en un seul réseau qui devait être ouvert en totalité à partir du 6 juillet 1870 et ne l'a été que le 19 octobre 1874, ce retard se justifie, en partie, par les désastres qui ont pesé sur le pays en 1870 et 1871, et aussi par ce fait que le tracé de la section de Jonzac à Coutras n'a été approuvé par l'Administration que le 12 février 1868; mais que la Compagnie a contribué au retard par les lenteurs qu'elle a apportées, malgré les invitations réitérées de l'Administration des Travaux publics, à l'exécution des travaux de cette ligne et à la production du projet de la gare de Coutras; qu'on ne peut évaluer à moins de quatre mois la perte de temps imputable à ces agissements, et qu'il est de toute équité d'avancer d'autant le terme à partir duquel les insuffisances doivent cesser d'être supportées par le compte de premier établissement, en fixant ce terme au 31 décembre 1874;

En ce qui concerne les arrérages dus aux époques ci-dessus fixées et les dépenses supportées par la Compagnie à raison de l'ouverture anticipée de deux des lignes:

Considérant qu'il devra être tenu compte à la Compagnie des arrérages sur actions, obligations et bons courus et non échus au moment où chaque ligne a dû supporter ses charges;

Considérant que les lignes de Saint-Mariens à Blaye et d'Angoulême à Limoges ont été ouvertes avant le terme fixé par les conventions et avant encaissement total des subventions, et qu'il est juste de tenir compte à la Compagnie des intérêts des sommes qu'elle a été obligée d'avancer de ce chef;

En ce qui concerne les frais d'émission des titres:

Considérant que ces frais sont portés à la somme totale de 2,266,077 fr. 31, laquelle paraît devoir être admise dans les comptes de la Compagnie:

En ce qui concerne la ligne de Bordeaux à la Sauve:

Considérant que la Compagnie a acheté cette ligne aux concessionnaires primitifs à des conditions qui, avec les dépenses pour parachèvements faites jusqu'au 30 juin 1877, en font ressortir le prix, d'après les déclarations de la Compagnie, à la somme de 3,289,506 fr. 90;

Que si l'on tient compte des subventions payées aux premiers concessionnaires, le prix de premier établissement de cette ligne, qui est à une seule voie et dont la longueur est de 27 kilomètres seulement, ressortirait à 5,271,259 fr. 15;

Que ce prix, qui porte la dépense kilométrique à 195,231 fr., est exagéré;

Que les dépenses d'établissement ne sont pas régulièrement justifiées, et que la commission arbitrale a les éléments nécessaires pour déterminer le prix réel de premier établissement de la ligne;

En ce qui concerne le domaine particulier de la Compagnie :

Considérant que les intérêts afférents aux capitaux dépensés pour la construction de l'hôtel de la Compagnie doivent être répartis entre les lignes, mais qu'il y a lieu de comprendre dans le prix de rachat des terrains de Bordeaux les intérêts y relatifs ;

En ce qui concerne les arrérages dus au 30 juin :

Considérant que, pour les lignes en construction, il y a lieu de tenir compte à la Compagnie des intérêts courus et non échus afférents aux capitaux engagés;

En ce qui concerne les dépenses faites avant le 30 juin 1877, mais non ordonnancées:

Considérant qu'il devra être tenu compte à la Compagnie, après justification des dépenses faites, mais non ordonnancées, au 30 juin, lesquelles sont évaluées par elle à 258,500 francs;

En ce qui concerne les dépenses faites ou à faire par la Compagnie à partir du 30 juin 1877, avec l'autorisation et sous le contrôle du Ministère des Travaux publics;

Considérant que l'Etat en devra le remboursement à la Compagnie;

Qu'il devra, en outre, lui tenir compte d'une somme représentant les intérêts et les frais d'administration relatifs aux lignes en construction à partir du 30 juin 1877, jusqu'au jour de la prise de possession, et que la Commission est en mesure d'en fixer le montant ;

Considérant qu'il est, de plus, équitable d'allouer à la Compagnie, à titre d'intérêts, sur les diverses sommes dont elle aura ainsi à faire l'avance, une bonification dont le taux peut être évalué par la Commission;

En ce qui concerne la remise des lignes en exploitation:

Considérant que les lignes en exploitation devront être livrées par la Compagnie en bon état d'entretien, et que s'il n'était pas satisfait à cette condition, les dépenses à faire devront être évaluées, soit d'un commun accord, soit à dire d'experts, pour être déduites du prix fixé pour le rachat, et qu'il doit en être de même du mobilier garnissant les gares, les ateliers et l'hôtel de la Compagnie;

En ce qui concerne les deux demandes ci-dessus visées présentées par la Compagnie:

Considérant que la situation à laquelle la convention de rachat a eu pour objet de remédier, s'est prolongée au delà du terme qu'avaient pu prévoir les parties contractantes ;

Qu'il en résulte un dommage réel pour la Compagnie, dont les produits d'exploitation sont loin de compenser les charges afférentes aux lignes exploitées;

Que la Compagnie demande qu'en compensation le point de départ des intérêts du prix de rachat soit fixé à la date de la sentence, et qu'il paraît équitable de tenir compte, dans une certaine mesure, de sa réclamation ;

Considérant qu'une indemnité égale à treize mois de traitement a été admise dans les conventions de rachat passées avec d'autres compagnies, pour ceux de leurs agents qui ne seraient pas conservés dans leur emploi, et qu'il paraît juste d'allouer à la Compagnie des chemins de fer des Charentes le bénéfice de cette disposition;

Mais, considérant que la Commission arbitrale n'a pas qualité pour décider sur ces questions, et ne peut que les recommander à l'équité de M. le Ministre des Travaux publics;

Dit :

1° Que le prix du rachat du réseau de la Compagnie des chemins de fer des Charentes, y compris la ligne de Confolens à Exideuil, la ligne de Bordeaux à la Sauve, le domaine particulier de la Compagnie, le matériel roulant ainsi que le mobilier des gares, stations, ateliers et hôtel, est fixé au 30 juin 1877, à la somme de *cent treize millions cinq cent cinq mille trois cent quatre-vingt-onze francs trente-deux centimes*, y compris 2,520,674 fr. 86 c. de dépenses réglées, mais non soldées, ainsi que les arrérages courus et non échus, et déduction faite des produits divers et des subventions, lesquelles s'élèvent à 35,723,000 francs;

2° Que la Compagnie sera tenue de livrer en bon état d'entretien les lignes en exploitation, les bâtiments ainsi que le matériel roulant et le mobilier, tels qu'ils se composent d'après les inventaires, faute de quoi il sera procédé, d'un commun accord ou à dire d'experts, à l'évaluation des dépenses à faire pour remplir cette condition, lesquelles seront déduites du prix de rachat;

3° Qu'il sera tenu compte à la Compagnie de la valeur des approvisionnements de l'Economat et de la voie, au jour de la prise de possession par l'Etat, cette valeur étant fixée d'un commun accord ou à dire d'experts;

4° Que la Compagnie sera remboursée, après justification du paiement, des dépenses régulièrement faites mais non liquidées au 30 juin 1877;

5° Que la Compagnie sera remboursée de toutes les dépenses imputables au compte de premier établissement qu'elle a faites ou fera, avec l'approbation du Ministre des Travaux publics, depuis le 1er juillet 1877 jusqu'à l'époque de la prise de possession par l'Etat;

6° Qu'il lui sera alloué, pendant cette période, une somme de quarante mille francs par mois, représentative des intérêts des capitaux antérieurement dépensés sur les lignes en construction et des frais d'administration, plus une bonification pour intérêts et commissions, calculée au taux de 7 0/0 par an, valeur au quinze de chaque mois, tant sur cette allocation mensuelle que sur les sommes dépensées en travaux, déduction étant faite, sur le remboursement stipulé au paragraphe précédent, ainsi que sur les allocations ci-dessus, des subventions encaissées par la Compagnie depuis le 1er juillet 1877;

7° Que l'Etat sera substitué à la Compagnie pour le recouvrement des créances résultant de travaux exécutés pour des tiers et portés par elle au compte de premier établissement;

8° Que les demandes de la Compagnie relatives à l'époque à partir de laquelle courront les intérêts de sa créance sur l'Etat et aux indemnités à allouer à ceux de ses employés qui ne seront pas maintenus, se recommandent à l'équité de M. le Ministre des Travaux publics.

Fait à Paris, le vingt-six septembre mil huit cent soixante-dix-sept.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : L. REYNAUD.
H. VARROY.
L.-M. DE MAISONNEUVE.

ÉVALUATION du prix réel de premier établissement du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic, en vertu de la convention du 26 avril 1877.

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale, instituée par la convention passée le 26 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part ; et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic, d'autre part, pour le rachat dudit chemin ;

Vu les articles 1, 2, 3 et 4 de ladite convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'État rachète à la Compagnie du chemin de » fer de Saint-Nazaire au Croisic la ligne dont elle est concession- » naire ; ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages » exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés, et généra- » lement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et » qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de cette ligne.

» Art. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux » dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son » prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale, chargée de l'estimation de la ligne » ci-dessus, sera composée de :

» MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ; » Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées ; et de Maison- » neuve, Inspecteur général des Finances.

» Ladite Commission statuant définitivement et sans appel.

» Art. 3. — Cette Commission déterminera le prix du rachat comme » si la ligne était complétement achevée et mise en état de réception, » conformément aux prescriptions des actes de concession.

» L'achèvement de cette ligne devra avoir lieu dans un délai de » neuf mois à partir de la promulgation de la loi portant approba- » tion de la présente convention.

» Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux » seront terminés par l'Etat ou par la Compagnie qu'il se serait » substituée, et le montant de ces travaux sera retenu sur le prix » déterminé comme il a été dit ci-dessus.

» Art. 4. — A partir de la promulgation de la loi portant approba- » tion de la présente convention, la Compagnie recevra :

» 1° Dans un délai de deux ans et par paiements trimestriels égaux, » avec intérêts simples à 5 0/0 l'an et suivant les bases adoptées » par la Commission arbitrale, le remboursement des dépenses faites » par elle jusqu'au jour de ladite promulgation, déduction faite des » subventions reçues jusqu'à la même époque ;

» 2° Le remboursement, sur les mêmes bases et par trimestre, des » dépenses complémentaires dont elle fournira régulièrement la justi- » fication. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874 ;

Vu le décret de concession, en date du 27 avril 1870 ;

Vu les écritures de la Compagnie au 30 juin 1877, et les pièces produites par elle, lesquelles se résument comme suit :

Frais de fondation de la Société.....	50,000 fr.	» c.
Dépenses de l'administration....	84,239	41
Service du capital.....	278,801	45
Dépenses de construction.....	2,002,336	42
Cautionnement.....	51,837	55
Somme due par les Bassins houillers du Hainaut	49,856	56
	2,517,071 fr.	39 c.
A ajouter (demande complémentaire du 11 octobre 1877) :		
Frais d'émission des obligations.....	*Mémoire.*	
Intérêts dus à l'entrepreneur pour avances...	52,367 fr.	19 c.
Total subventions non déduites.....	2,569,438 fr.	58 c.

Vu le détail estimatif des travaux restant à faire au 30 juin 1877, présenté, sous la date du 30 juillet 1877, par M. de Ridder, ingénieur de la Compagnie;

Vu les pièces et documents fournis par l'administration des travaux publics;

Le directeur des chemins de fer, les représentants de la Compagnie et M. l'inspecteur des finances Peltier, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus ;

Fixe au 30 juin 1877 le terme auquel elle arrête les dépenses de premier établissement utilement faites par la Compagnie à ladite date, et formant la première partie du prix total que la Commission doit déterminer aux termes de l'article 3 de la convention.

Et :

En ce qui concerne les frais antérieurs à la constitution de la Société;

Considérant que ces frais n'ayant rien d'exagéré, il y a lieu de les admettre au compte de premier établissement;

En ce qui concerne les dépenses d'administration ;

Considérant qu'il convient de retrancher de ce compte une somme de 5,570 fr. représentant des frais d'abonnement au timbre, qui ne constitue qu'une avance de la Compagnie, dont le remboursement lui est effectué par les porteurs des titres;

En ce qui concerne le service du capital :

Considérant que le retard apporté à l'adoption du tracé définitif de l'embranchement de Guérande a obligé la Compagnie à suspendre ses travaux depuis le mois de février 1872 jusqu'au mois de mars 1875, et qu'il en est résulté un accroissement très-appréciable dans les frais de premier établissement;

Que, toutefois, si les travaux avaient été poussés ainsi qu'il convenait à partir de 1875, l'achèvement de la ligne n'aurait pas dû être reculé jusqu'en 1878;

Qu'en conséquence, le montant des intérêts à maintenir au compte d'établissement doit être révisé;

En ce qui concerne les dépenses de construction effectuées au 30 juin 1877 :

Considérant que la Commission arbitrale a les éléments néces-

ÉVALUATION du prix réel de premier établissement du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic, en vertu de la convention du 26 avril 1877.

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale, instituée par la convention passée le 26 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, d'une part ; et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic, d'autre part, pour le rachat dudit chemin ;

Vu les articles 1, 2, 3 et 4 de ladite convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'État rachète à la Compagnie du chemin de » fer de Saint-Nazaire au Croisic la ligne dont elle est concession- » naire ; ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages » exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés, et généra- » lement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie et » qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de cette ligne.

» Art. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux » dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son » prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale, chargée de l'estimation de la ligne » ci-dessus, sera composée de :

» MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, » Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées, de Maison- » neuve, Inspecteur général des Finances.

» Ladite Commission statuant définitivement

» Art. 3. — Cette Commission déc
» si la ligne était complétement
» conformément aux prescri
» L'achèvement de cett
» neuf mois à partir
» tion de la présent
» Si la Compa
» seront ter
» substitué
» déterm

» A
» M

Vu les écritures de la Compagnie [illegible]
produites par elle, [illegible]
Frais de fondation de la Société ..... fr.
Dépenses de l'administration ..... fr.
Service du capital ..... fr.
Dépenses de construction ..... fr.
Cautionnement ..... fr.
Somme due par les Banquiers [illegible] fr.

A ajouter (demande [illegible] octobre 1877) :
Frais d'émission des obligations ..... fr.
Intérêts dus à l'Entrepreneur pour [illegible]
Total subventions non définies [illegible]

Vu le détail estimatif des travaux [illegible] présenté, sous la date du 30 juillet [illegible] de la Compagnie;

Vu les pièces et documents [illegible] du chemins vaux publics; convention

Le directeur des chemins de fer [illegible] et M. l'inspecteur des finances [illegible] des livres de la Compagnie, [illegible]

*Fixe au 30 juin 18[illegible] le terme [illegible] premier établissement [illegible] convention qui a été, et formant la première partie [illegible] des Travaux publics, déterminer aux termes de l'art. [illegible] Compagnie du chemin pour le rachat de la

Et :

En ce qui concerne [illegible] lesquels sont ainsi conçus :

[illegible]rant que [illegible] la Compagnie du chemin de [illegible] au cahier [illegible] est [illegible] nécessaires [illegible] qui [illegible] les ouvrages ex[illegible] [illegible]visoires, et généralement [illegible] acquis par la Compagnie [illegible] des accessoires de cette [illegible]

[illegible] sera prolongé [illegible] rachat aux [illegible] mars 1871, c'est-à-dire d'après son [illegible] ment.

[illegible] chargée de l'estimation de la ligne di[illegible]

[illegible] général des Ponts et Chaussées ;
[illegible] Ingénieur des Ponts et Ch[illegible]
[illegible], Inspecteur [illegible] des Fin[illegible]
[illegible] statuant [illegible] définitivement et s[illegible]
[illegible] loi du 20 [illegible] 1874 ;
[illegible] du 20 août 1870 ;
[illegible] la Compagnie, [illegible]

[illegible] dépenses de la Compagnie a[illegible]
[illegible] suit :

saires pour déterminer le prix total de la construction de la ligne ainsi que la valeur des travaux exécutés par la Compagnie au 30 juin 1877; . . . . . .

En ce qui concerne les travaux restant à faire au 30 juin 1877 :

Considérant qu'il est essentiel de déterminer la nature et l'étendue des ouvrages restant à exécuter, et que le détail estimatif ci-dessus visé peut être admis comme programme desdits travaux;

Que, du reste, ce détail estimatif ne comprend ni les travaux qui pourront être ultérieurement exécutés pour le raccordement de la ligne avec les quais du port du Croisic, à partir de la gare, ni les dépenses à faire dans la gare de Saint-Nazaire, pour l'installation définitive des services de la nouvelle ligne ;

En ce qui concerne le cautionnement :

Considérant qu'il devra être remboursé à la Compagnie, après justification de l'accomplissement des obligations contractées par elle;

En ce qui concerne la perte résultant de la faillite de la Société des bassins houillers du Hainaut :

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'admettre au compte de premier établissement une perte, tant sur le capital que sur les intérêts. qui est imputable à la Compagnie et résulte d'un placement de fonds opéré contrairement aux prescriptions administratives;

En ce qui concerne les frais d'émission des obligations et les intérêts dus à l'entrepreneur des travaux pour ses avances de fonds :

Considérant que la demande de la Compagnie est fondée, et qu'il convient d'y avoir égard;

Dit :

1° Que le prix total d'établissement de la ligne de Saint-Nazaire au Croisic, y compris les charges d'intérêts et frais de toute nature, jusqu'à l'achèvement complet de la ligne, est fixé à la somme de *cinq millions cent dix-neuf mille quatre cent vingt-sept francs soixante-quatre centimes* (5,119,427 fr. 64 c.), somme dont on déduira lors des règlements de compte, le montant des produits divers et des subventions reçues par la Compagnie;

2° Que, sur le prix ci-dessus fixé, il sera payé à la Compagnie, dans les conditions déterminées par l'article 4 de la convention de rachat, une somme de *un million huit cent cinquante-sept mille sept cent trente-six francs quatre-vingt-quatorze centimes* (1,857,736 fr. 94 c.), à laquelle sont évaluées les dépenses faites au 30 janvier 1877, y compris les intérêts courus à ladite date, et déduction faite des intérêts du cautionnement et du produit des placements de fonds (40,325 fr. 70 c.), ainsi que des subventions reçues, lesquelles s'élèvent, au 30 juin 1877, à 471,165 francs;

3° Que, sur le même prix, il sera alloué à la Compagnie, à titre d'à-compte :

a) Une somme de *douze mille cinq cents francs* (12,500 fr.) par mois, à partir du 30 juin 1877, jusqu'au jour de la promulgation de la loi approuvant le rachat, ladite somme représentant les intérêts afférents aux dépenses faites à ladite date et les frais mensuels d'administration;

b) Le remboursement des dépenses faites depuis le 30 juin 1877 dûment justifiées, ces dépenses étant récapitulées par mois et boni-

fiées d'un intérêt calculé à raison de 7 0/0 par an, valeur au 15 de chaque mois;

Etant bien entendu que toutes ces allocations partielles, y compris la somme de 1,857,736 fr. 94 c. fixée au paragraphe 2, ne pourront excéder le prix de premier établissement ci-dessus arrêté à la somme de 5,119,427 fr., 64 c., prix dont il devra être déduit le montant des produits divers et des subventions encaissées tant avant qu'après le 30 juin 1877;

4° Que réserve est faite, au profit de l'Etat, des subventions qui, lors de son règlement de compte avec la Compagnie, seraient encore dues par le département, les communes ou des particuliers, et, notamment de la somme de 45,000 francs que le département s'est engagé à payer après la mise en exploitation de la ligne.

Fait à Paris, le 13 novembre 1877.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD, VARROY, DE MAISONNEUVE.

EVALUATION du prix réel de premier établissement du chemin de fer de Bressuire à Poitiers, en vertu de la convention du 21 avril 1877.

SENTENCE ARBITRALE

La Commission arbitrale, instituée par la convention qui a été passée, le 21 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Bressuire à Poitiers, d'autre part, pour le rachat de la ligne concédée par l'État;

Vu les articles 1 et 2 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'Etat rachète à la Compagnie du chemin de » fer de Bressuire à Poitiers la ligne dont elle est concessionnaire; » ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécu- » tés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés, et générale- » ment tous les meubles et les immeubles acquis par la Compagnie » et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de cette » ligne.

» Art. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux » dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son » prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci- » dessus sera composée de :

» M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;

» M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;

» M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

» Ladite Commission statuant définitivement et sans appel. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874;

Vu le décret de concession du 20 août 1870;

Vu les balances des comptes de la Compagnie, au 31 décembre 1876 et au 30 juin 1877;

Vu l'état détaillé des dépenses de la Compagnie, au 30 juin 1877, lequel se résume comme suit :

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

		Au 31 décembre 1876	PREMIER SEMESTRE 1877	TOTAL au 30 JUIN 1877
Débit.		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Frais antérieurs		200.000 »	»	200.000 »
Frais généraux		141.295 63	25.968 56	167.264 19
Études.	fr. c.			
Ligne de Bressuires à Poitiers.	294.124 12	348.399 34	3.491 »	351.890 34
Lignes d'intérêt local dans le département de l'Indre	54.275 22		»	
Construction.				
Ligne de Bressuire à Poitiers.	1.794.522 03	1.802.897 55	8.239 17	1.811.136 72
Ligne d'intérêt local dans le département de l'Indre	11.375 52		»	
Intérêts sur actions		630.378 70	100.000 »	730.378 70
				3.260.669 95
Crédit.				
Intérêts des cautionnements et des comptes-courants	356.757 61	406.757 61	13.402 50	420.160 11
Sommes payées par M. Barny fils et Cie, sur études à eux cédées	50.000 »		»	
Solde du compte de premier établissement				2.840.509 84

Vu les pièces et documents fournis par la Compagnie;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics;

M. le directeur des chemins de fer, MM. les représentants de la Compagnie, et M. l'inspecteur des finances Hamot, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus,

Fixe au 30 juin 1877 le terme auquel elle arrête les dépenses de premier établissement à payer à la Compagnie.

Et :

En ce qui concerne les frais antérieurs à la constitution de la Société :

Considérant qu'aucune pièce justificative n'est fournie à l'appui d'une dépense de 200,000 francs pour frais antérieurs à la constitution de la Société; que l'approbation accordée à cette dépense par les actionnaires lors de l'assemblée générale du 30 mars 1872 ne saurait la soustraire à l'appréciation de la Commission arbitrale qui la juge exagérée;

En ce qui concerne les frais d'études :

Considérant qu'il y a lieu de rejeter des comptes une somme de 54,275 fr. 22 afférente aux frais des études faites sur les lignes d'intérêt local de l'Indre;

Que la valeur attribuée aux études de la ligne rachetée est trop élevée, et que la Commission a les éléments suffisants pour en faire l'estimation;

En ce qui concerne les dépenses de construction :

Considérant qu'il a été compris dans lesdites dépenses une somme de 11,375 fr. 52 c. relative aux lignes de l'Indre, et qu'il y a lieu de la rejeter du compte d'établissement de la ligne de Bressuire à Poitiers, seule comprise dans la convention de rachat;

Qu'il y a également lieu de déduire dudit compte une somme de 360,000 francs, remboursée par la Compagnie de Poitiers à Saumur, pour sa part contributive dans la dépense de construction du tronçon commun de Grand-Pont à Neuville;

Considérant que le compte comprend une somme de 175,000 francs, montant d'un traité à forfait passé avec la Compagnie des bassins houillers du Hainaut, pour travaux de parachèvement à exécuter sur la section construite; que cette société ayant été hors d'état de remplir tous ses engagements, lesdits travaux dont elle avait reçu le prix, ont été terminés par la Compagnie de la Vendée;

Que le maintien de la dépense de 175,000 francs au compte d'établissement entraîne l'obligation, pour la Compagnie de Bressuire à Poitiers, d'indemniser la Compagnie de la Vendée de ses avances;

En ce qui concerne les frais généraux et les charges d'intérêts et d'administration :

Considérant qu'un délai de six ans avait été accordé par le décret de concession pour l'exécution de la ligne complète de Bressuire à Poitiers, et que ce délai a été prorogé à raison des événements de la guerre, jusqu'à la date du 1er juin 1877;

Que, néanmoins, la Compagnie n'a exécuté, jusqu'à ce jour, que 12 kilomètres sur une longueur totale de 83 kilomètres;

Qu'il n'est pas possible d'admettre au compte d'établissement de cette section la totalité des frais d'administration et des intérêts du capital social pendant une si longue période;

En ce qui concerne la remise de la ligne :

Considérant que la ligne devra être livrée par la Compagnie en bon état d'entretien, et que, s'il n'était pas satisfait à cette condition les dépenses à faire devront être évaluées soit d'un commun accord, soit à dire d'experts, pour être déduites du prix fixé pour le rachat, et qu'il devra en être de même du mobilier garnissant les gares et bureaux de la Compagnie;

Dit :

1° Que le prix d'établissement de la ligne de Bressuire à Poitiers, y compris le domaine particulier de la Compagnie, est fixé, au 30 juin 1877, à la somme de *un million sept cent vingt-huit mille quatre francs vingt-neuf centimes* (1,728,004 fr. 29 c.), déduction faite des produits divers, de 324,551 fr. 52 c., encaissés sur les subventions, et de la somme de 360,000 francs payée par la Compagnie de Poitiers à Saumur, pour sa part contributive dans la section de Grand-Pont à Neuville;

2° Que la Compagnie demeurera chargée d'acquitter les dépenses des travaux de parachèvement exécutés par la Compagnie de la Vendée;

3° Que la Compagnie sera tenue de livrer en bon état d'entretien, la ligne et le mobilier des gares et bureaux, faute de quoi il sera procédé, d'un commun accord ou à dire d'experts, à l'évaluation des dépenses à faire pour remplir cette condition, lesquelles dépenses seront déduites du prix de rachat;

4° Que l'Etat ne payera à la Compagnie le dernier terme du prix de rachat qu'après justification par elle de sa libération au regard des propriétaires dépossédés;

5° Que la Compagnie devra remettre à l'Administration les plans et études dont la valeur, pour les sections non construites, a été comprise pour 140,000 francs dans le prix de rachat.

6° Que la Compagnie sera indemnisée de toutes les dépenses imputables au compte de premier établissement qu'elle a faites ou fera avec l'approbation de M. le Ministre des Travaux publics, postérieurement au 30 juin 1877.

Fait à Paris, le 28 novembre 1877.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD, VARROY,
DE MAISONNEUVE.

ÉVALUATION du prix réel de premier établissement du chemin de fer de Poitiers à Saumur, en vertu de la convention du 31 mars 1877;

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale instituée par la convention qui a été passée, le 31 mars 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Poitiers à Saumur, d'autre part, pour le rachat de la ligne concédée à ladite Compagnie;

Vu les articles 1 et 2 de la convention, lesquels sont ainsi conçus:

« Article premier. — L'Etat rachète à la Compagnie de Poitiers à » Saumur la ligne dont elle est concessionnaire, ledit rachat compre- » nant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe, » les matériaux approvisionnés, et généralement tous les meubles » et immeubles acquis par la Compagnie, et qui sont soit des dépen- » dances, soit des accessoires de cette ligne.

» Art. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux » dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son » prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci- » dessus sera composée de :

» MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
» Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
» Et de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

» Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874;

Vu le décret du 1er mars 1872, qui a concédé à la Compagnie ligne dont il s'agit ;

Vu les balances des comptes de la Compagnie au 31 décembre 1876 et au 30 juin 1877 ;

Vu les pièces produites par la Compagnie, résumant, comme suit, la situation générale au 30 juin 1877 :

« Coût de la construction de la ligne au 30 » juin 1874	11.156.254 fr.	42
» Compte d'exploitation. — Différence à payer à » la Compagnie de la Vendée sur le compte » d'exploitation (du 15 mai 1874 au 30 juin 1877).	2.137.286	25
» Frais de liquidation	100.000	»
» TOTAL	13.393.540 fr.	67
» Intérêts non payés aux actionnaires du 1er mai » 1874 au 30 juin 1877	Mémoire.	
» A déduire :		
» Montant des subventions allouées par l'État, » les départements et les communes	1.402.916	66
	11.990.624 fr.	01

Vu deux demandes de la Compagnie, lesquelles portent, l'une sur le point de départ des intérêts du prix de rachat dont l'Etat doit tenir compte à la Compagnie, l'autre sur la substitution de l'Etat à la Compagnie de la Vendée, à raison de divers marchés de fournitures passés par ladite Compagnie pour l'établissement des gares de Poitiers et de Saumur ;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics ;

M. le Directeur des chemins de fer, MM les représentants de la Compagnie, et M. l'Inspecteur des Finances, Hamot, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus,

Fixe au 30 juin 1877 le terme auquel elle arrête les dépenses réelles de premier établissement à payer à la Compagnie.

Et :

En ce qui concerne les constructions :

Considérant que le compte d'établissement de la Compagnie de Poitiers à Saumur comprend, outre le prix de travaux exécutés directement par elle, celui d'autres travaux exécutés, pour son compte, par la Compagnie de la Vendée et par la Compagnie de Bressuire à Poitiers ;

Considérant que les dépenses réglées directement par la Compagnie sont justifiées et acceptables ;

Que les dépenses faites par la Compagnie de la Vendée, pour la construction de la section d'Arçay à Loudun, ont été admises dans le compte d'établissement de cette Compagnie, et qu'il n'y a pas lieu de les comprendre dans le compte d'établissement de la ligne de Poitiers à Saumur ;

Qu'il convient de maintenir à ce dernier compte les dépenses afférentes au prolongement de la ligne jusqu'à Saumur et à la construction des gares de Poitiers et de Saumur ;

Qu'il y a également lieu de tenir compte à la Compagnie de Poitiers à Saumur des dépenses de parachèvement faites par la Compagnie de la Vendée et portées dans les écritures, ainsi que des dépenses de même nature qui n'y figurent que pour mémoire, et qui, d'après états fournis par la Compagnie de la Vendée, s'élèveraient à 138,992 fr. 34 ;

Qu'on doit admettre au compte d'établissement de la ligne de Poitiers à Saumur les sommes portées dans ses écritures, pour sa part contributive dans les frais de construction du tronçon de Grand-Pont à Neuville, commun avec la Compagnie de Bressuire à Poitiers ;

En ce qui concerne la fixation de l'époque à laquelle les frais généraux d'administration et les insuffisances d'exploitation ont dû cesser d'être portés au compte d'établissement ;

Considérant que la mesure adoptée pour les grandes Compagnies, laquelle consiste à porter uniformément les insuffisances au compte de premier établissement jusqu'au 31 décembre de l'année de l'ouverture, quel que soit le nombre de mois qui sépare les deux termes, pourrait présenter d'injustes anomalies si elle était appliquée aux diverses lignes secondaires qu'il s'agit de racheter, et qu'il convient, s'écartant de la lettre, pour se conformer à l'esprit, de fixer à six mois, après celui de l'ouverture, le délai à observer entre ladite ouverture et la date à partir de laquelle les insuffisances de produit doivent être mises à la charge de l'exploitation ;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes du décret de concession, la ligne aurait dû être ouverte à l'exploitation le 1er mars 1875, mais qu'à raison du retard apporté à l'approbation définitive de l'emplacement de la gare de Saumur, retard dont la Compagnie ne saurait être rendue responsable, la ligne n'a été ouverte, dans toute sa longueur, que le 31 janvier 1876 ;

Qu'il y a lieu, en conséquence, de fixer au 31 juillet de la même année la date à partir de laquelle les insuffisances de revenu doivent être laissées à la charge de la Compagnie ;

Qu'il doit être tenu compte à la Compagnie, jusqu'au 31 juillet 1876, des intérêts sur actions dont elle a ajourné le paiement, ainsi que des charges résultant des avances et émissions d'obligations faites pour son compte par la Compagnie de la Vendée ;

En ce qui concerne une perte de 210,000 francs, comprise aux dépenses d'établissement, pour dépréciation subie sur 6,000 obligations rétrocédées à la Compagnie de la Vendée ;

Considérant que cette perte se justifie, en partie, par la difficulté que la Compagnie a éprouvée à se procurer le capital nécessaire à la construction de sa ligne, et qu'il y a lieu de l'admettre dans une certaine mesure ;

En ce qui concerne les subventions, dont le montant doit être déduit du prix de rachat :

Considérant que les subventions allouées à la Compagnie par l'État, les départements traversés et les communes desservies s'élèvent à 1,402,916 fr. 66, dont la majeure partie payable à long terme, mais que la Compagnie, pour avoir la libre disposition de ses fonds, a dû supporter, sur les subventions des départements, un escompte dont il doit être fait état à la Compagnie ;

Que, d'autre part, elle n'a pas encore encaissé l'intégralité des

subventions communales; qu'il reste à recouvrer, de ce chef, une somme de 188,083 fr. 35, et qu'il est équitable de ne déduire du prix de rachat que les subventions réellement encaissées par la Compagnie en réservant les droits de l'Etat pour le recouvrement du surplus;

En ce qui concerne la remise de la ligne :

Considérant que la ligne devra être livrée par la Compagnie en bon état d'entretien, et que, s'il n'était pas satisfait à cette condition, les dépenses à faire devront être évaluées soit d'un commun accord, soit à dire d'experts, pour être déduites du prix fixé pour le rachat, et qu'il doit en être de même du mobilier garnissant les gares, ateliers et bureaux de la Compagnie;

En ce qui concerne la somme de 100,000 fr., réclamée par la Compagnie pour frais de liquidation :

Considérant qu'elle ne constitue pas une dépense de premier établissement;

En ce qui concerne la demande de la Compagnie, relative au point de départ des intérêts du prix de rachat :

Considérant que la situation à laquelle la convention de rachat a eu pour objet de remédier, s'est prolongée au delà du terme qu'avaient pu prévoir les parties contractantes;

Qu'il en résulte un dommage réel pour la Compagnie, dont les produits d'exploitation sont loin de compenser les charges de la ligne exploitée, et qu'il paraît équitable de tenir compte, dans une certaine mesure, de sa réclamation;

En ce qui concerne la demande tendant à mettre à la charge de l'Etat l'exécution des marchés conclus pour la construction des gares de Poitiers et de Saumur :

Considérant que la convention du 31 mars 1877 ne contient aucune stipulation à cet égard, mais qu'il paraît équitable de prendre en considération la demande sus-mentionnée;

Dit :

1° Que le prix de rachat de la ligne de Poitiers à Saumur, y compris le domaine particulier de la Compagnie, le mobilier des gares, stations et bureaux, est fixé au 30 juin 1877, à la somme de *dix millions neuf cent quarante neuf mille cinq cent trente-cinq francs quatre-vingt-seize centimes* (10,949,535 fr. 96), déduction faite des subventions encaissées et que cette somme comprend la valeur des travaux exécutés, pour la Compagnie de Poitiers à Saumur, par les Compagnies de la Vendée et de Bressuire à Poitiers, à l'exception de la dépense afférente à la section d'Arçay à Loudun, remboursée directement par l'Etat à la Compagnie de la Vendée;

2° Que la Compagnie sera tenue de livrer la ligne en bon état d'entretien, ainsi que les bâtiments et le mobilier, faute de quoi il sera procédé, d'un commun accord ou à dire d'experts, à l'évaluation des dépenses à faire pour remplir cette condition, lesquelles seront déduites du prix de rachat;

3° Que réserve est faite au profit de l'Etat des sommes restant dues sur les subventions allouées par les communes, ainsi que de toutes autres sommes qui pourraient être dues à la Compagnie à raison de l'établissement de la ligne;

4° Que la demande de la Compagnie relative à l'époque à partir de laquelle courront les intérêts de sa créance sur l'Etat se recommande à l'équité de M. le Ministre des Travaux publics;

5° Que la demande de la Compagnie, tendant à l'allocation d'une somme de cent mille francs pour frais de liquidation, est renvoyée à l'appréciation de M. le Ministre;

6° Que l'Etat devra se substituer à la Compagnie pour la suite à donner aux marchés conclus pour la construction des gares de Poitiers et de Saumur, s'ils sont reconnus réguliers par l'Administration des Travaux publics;

7° Que la Compagnie sera indemnisée de toutes les dépenses imputables au compte de premier établissement qu'elle a faites ou fera, avec l'autorisation de M. le Ministre des Travaux publics, postérieurement au 30 juin 1877.

Fait à Paris, le 7 novembre 1877.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD, VARROY, DE MAISONNEUVE.

EVALUATION du prix réel de premier établissement du chemin de fer d'Orléans à Châlons, en vertu de la convention du 26 avril 1877.

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale instituée par la convention passée le 26 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, d'autre part, pour le rachat dudit chemin.

Vu les articles 1, 2 et 3 de ladite convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'État rachète à la Compagnie du chemin de » fer d'Orléans à Châlons la ligne dont elle est concessionnaire ; » ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, » le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés, et gé- » néralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compa- » gnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de cette » ligne.

» Art. 2. — La ligne rachetée sera évaluée conformément aux » dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après son » prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation de la ligne ci- » dessus sera composée de :

» M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;

» M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;

» Et M. de Maisonneuvé, Inspecteur général des Finances.

» Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

» Art 3. — Le prix du rachat sera payé par l'Etat ou par la » Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses droits, » dans un délai qui ne pourra excéder trois ans, à partir de l'ap- » probation, par les pouvoirs publics, de la présente convention, et » au moyen de douze paiements trimestriels égaux, avec intérêt » simple à 5 0/0 à partir de la même époque. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874;
Vu le décret de concession du 16 février 1870;
Vu les écritures de la Compagnie au 30 juin 1877, et les pièces produites par elle, lesquelles font ressortir, à ladite date, les dépenses de construction, y compris le matériel roulant, les approvisionnements du matériel fixe, et le mobilier des gares et stations à . . . . . 47.707.106 fr. 29 c.
Les frais antérieurs à la concession, à. . . . 1.182.496 »
Les frais généraux d'administration, à. . . . 8.094.885 38
Les intérêts du capital, à. 11.421.683 26
Les déficits d'exploitation, à. 2.102.019 90
TOTAL (subvention et produits divers non déduits). . . . . 70.508.190 fr. 83 c.

Vu les demandes dont la Compagnie a saisi directement la Commission arbitrale, lesquelles portent :
1° Sur les frais afférents à l'émission de 63,000 obligations en 1870;
2° Sur un supplément de commission réclamé par l'agent chargé de l'acquisition des terrains;
3° Sur le remboursement des charges résultant de l'escompte de la subvention de l'Etat par la société civile à ce constituée;
4° Sur l'allocation de frais de liquidation pendant trois années;
Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics;
M. le Directeur des chemins de fer, MM. les représentants de la Compagnie et M. l'Inspecteur des Finances, Peltier, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus;
Fixe au 30 juin 1877 le terme auquel elle arrête le compte des dépenses réelles de premier établissement faites par la Compagnie.

Et :

En ce qui concerne les travaux de construction de la ligne;

Considérant que les travaux ont été régulièrement exécutés, et que les dépenses y relatives, faites jusqu'au 30 juin 1877, y compris une somme de 6,084,839 fr. 64 c., prix du matériel roulant dont l'état a été fourni à la Commission arbitrale, sont justifiées et acceptables, sauf en ce qui concerne la rémunération allouée au régisseur chargé de l'acquisition des terrains;
Qu'en admettant dans lesdites dépenses celles dont la Compagnie a fait l'avance pour l'exécution de travaux intéressant la Compagnie de l'Est et le Ministère de la Guerre, l'Etat se trouvera substitué aux droits de la Compagnie en ce qui est de ces créances, comme il le sera d'ailleurs pour toutes autres dépenses qui se présenteraient dans les mêmes conditions;

En ce qui concerne les frais antérieurs à la concession et les frais généraux d'administration :

Considérant :
1° Qu'aucune pièce justificative n'est produite à l'appui d'une dépense de 1,182,496 francs pour frais antérieurs à la concession; que l'approbation donnée à cette dépense par les actionnaires, lors de l'assemblée du 5 novembre 1869, ne saurait la soustraire à l'appréciation de la Commission arbitrale, qui ne croit pas devoir l'admettre dans son intégralité;

2° Qu'il y a lieu de retrancher du compte des frais généraux d'administration la somme de 180,000 fr. 25 c., pour études, de laquelle la Commission arbitrale tient compte dans le règlement des frais antérieurs à la concession, ainsi que celle de 106,197 fr. 72 c. afférente à des études de lignes non comprises dans la convention de rachat ;

3° Qu'on ne peut admettre au compte de premier établissement une somme de 84,000 fr. dépensée dans le but de soutenir le cours des titres de la Compagnie ;

4° Que la commission de 1,019,655 fr. allouée, en 1876, pour ouverture de crédits destinés à suppléer à l'insuffisance des capitaux réalisés sur actions et obligations, est exagérée, et qu'il y a lieu, en outre, de reporter une partie de ladite commission, réduite à sa juste valeur, sur les lignes de l'Eure et de Mamers à Saint-Calais, non comprises dans la convention de rachat ;

5° Qu'il convient également de reporter au compte des lignes de l'Eure une partie des frais généraux, des agios et des commissions qui ont été imputés dans les écritures de la Compagnie au compte de la ligne d'Orléans à Châlons ;

En ce qui concerne le traité passé par la Compagnie avec la société civile pour l'escompte de la subvention de l'Etat :

Considérant que ce traité laisse à la charge de la Compagnie les impôts assis sur les titres d'annuités en circulation, et que, par suite, l'escompte ressort à un taux qui ne saurait être admis par la Commission ;

En ce qui concerne les intérêts des capitaux engagés :

Considérant que si la ligne d'Orléans à Châlons a été ouverte sur presque toute sa longueur, avant même l'expiration des délais fixés par l'acte de concession, elle n'a pu encore pénétrer jusqu'à Orléans, par suite de circonstances indépendantes de la volonté de la Compagnie ;

Que ladite ligne ne saurait, en conséquence, être considérée comme étant en état d'exploitation normale, et qu'il y a lieu de porter au compte d'établissement les frais d'administration ainsi que les intérêts courus jusqu'au 30 juin 1877 sur les capitaux engagés, déduction faite des intérêts afférents aux dépenses rejetées, ainsi que du montant des produits divers provenant des fonds placés et de toutes autres recettes.

En ce qui concerne les dépenses d'établissement régulièrement faites, mais non payées au 30 juin 1877 ;

Considérant que l'Etat devra à la Compagnie, après justification du paiement, le remboursement desdites dépenses, lesquelles s'élèvent :

Pour le personnel de la construction et des travaux, à 31,769 fr. 23 ;

Pour frais d'administration (personnel, jetons de présence et contentieux), à 46,666 fr. 41 ;

Et pour le solde des intérêts du compte courant avec la Société financière au 30 juin 1877, ledit solde réglé dans le courant du mois d'août, à 178,235 francs.

En ce qui concerne les dépenses d'établissement faites ou à faire postérieurement au 30 juin 1877 :

Considérant qu'il devra être tenu compte à la Compagnie des dé-

penses de construction et de parachèvement qui auront été ou qui seront faites postérieurement au 30 juin, avec l'autorisation de l'Administration des Travaux publics ainsi que des déficits qui se produiraient dans l'exploitation de la ligne;

Qu'il devra également lui être tenu compte d'une somme représentant les intérêts et les frais d'administration, à partir du 30 juin, 1877 jusqu'au jour de la remise de la ligne à l'Etat, et que la Commission est en mesure d'en fixer le montant;

Considérant qu'il y a lieu, en outre, d'allouer à la Compagnie, pour les diverses sommes dont elle aura ainsi à faire l'avance, des intérêts dont le taux peut être évalué par la Commission;

En ce qui concerne les approvisionnements :

Considérant que la Compagnie possède des approvisionnements de deux catégories;

Que les uns, portés sur l'inventaire remis par la Compagnie sous le titre d'inventaire du matériel fixe, et à la date du 18 septembre 1877, ont été compris dans le compte d'établissement et redeviendront par suite propriété de l'Etat, lors du rachat de la ligne;

Que les autres, non portés audit compte, sont relatifs à l'exploitation de la ligne, et qu'il devra être fait état à la Compagnie de la partie desdits approvisionnements non consommés lors de la prise de possession par l'Etat, le surplus lui ayant été remboursé dans les frais d'exploitation;

En ce qui concerne les demandes ci-dessus visées, présentées par la Compagnie :

1° Sur les frais relatifs à l'émission de 63,000 obligations en 1870 :

Considérant que ces frais, qui sont portés à 42 fr. 50 par titre, sont exagérés, et que la Commission est en mesure de déterminer la quotité qui peut être équitablement allouée, de ce chef, à la Compagnie;

2° Sur le supplément de commission réclamé par l'agent chargé de l'acquisition des terrains:

Considérant que la Commission arbitrale ayant jugé que la rémunération payée audit agent était excessive et ne pouvait être portée en compte dans son intégralité, il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette demande;

3e Sur le remboursement des charges d'impôt résultant du traité passé avec la Société civile qui a escompté la subvention de l'Etat;

Considérant que l'Etat se trouve déjà, pour le paiement des annuités de sa subvention, en face de la Société civile, et qu'il y a lieu de le substituer également à la Compagnie pour l'exécution dudit traité, en ce qui concerne lesdites charges;

4° Sur les frais de liquidation :

Considérant que ces frais ne constituent pas une dépense de premier établissement, et qu'il n'en a pas été fait mention dans la convention du 26 avril 1877;

Dit :

1° Que le prix du rachat de la ligne d'Orléans à Châlons, y compris les terrains qui en dépendent, le matériel roulant tel qu'il a été spécifié sur l'état remis le 16 août 1877, les approvisionnements portés à l'inventaire ci-dessus visé, ainsi que le mobilier des gares, stations, ateliers et bureaux, est fixé au 30 juin 1877, à la somme

de *quarante-sept millions trois cent vingt-quatre mille huit cent quatre-vingt-un francs dix-neuf centimes* (47,324,881 fr. 19), déduction faite des produits divers et de la subvention, laquelle n'a produit, après escompte, que 19,173,373 fr. 14, la Compagnie restant grevée des charges d'impôt, ledit prix de rachat comprenant, indépendamment des dépenses payées au 30 juin 1877, d'après les écritures de la Compagnie, les intérêts courus et non échus sur actions et obligations, à cette même date;

2° Que la Compagnie sera remboursée, sur pièces justificatives, des dépenses d'établissement du premier semestre 1877, liquidées mais non payées au 30 juin;

3° Qu'il lui sera tenu compte de toutes les dépenses de construction et de parachèvement qu'elle a faites ou fera, avec l'approbation du Ministre des Travaux publics, depuis le 1er juillet 1877 jusqu'à l'époque de la prise de possession par l'Etat, ainsi que des déficits qui se produiraient dans l'exploitation de la ligne;

4° Qu'il lui sera alloué, pendant cette période, une somme de *deux cent quatre-vingt-cinq mille francs* (285,000 fr.) par mois, représentant les charges d'intérêt afférentes aux dépenses d'établissement arrêtées au 30 juin et les frais mensuels d'administration.

5° Que les sommes à payer à la Compagnie, en exécution des paragraphes 3 et 4 ci-dessus, seront récapitulées par mois et bonifiées d'un intérêt calculé au taux de sept pour cent par an, valeur au 15 de chaque mois;

6° Qu'il sera tenu compte à la Compagnie de la valeur des approvisionnements divers autres que ceux portés sur l'inventaire remis à la Commission arbitrale qui existeront au jour de la prise de possession de la ligne;

7° Que l'Etat ne paiera à la Compagnie le dernier terme du prix de rachat qu'après justification par elle de sa libération au regard des propriétaires dépossédés;

8° Que l'Etat sera substitué à la Compagnie dans le recouvrement des créances résultant de travaux exécutés par elle pour des tiers et portées au compte de premier établissement;

9° Que l'Etat sera également substitué à la Compagnie pour le paiement des charges d'impôt résultant du traité avec la Société civile qui a escompté la subvention;

10° Que les demandes de la Compagnie tendant à l'allocation de frais de liquidation et au paiement d'une somme de 106,197 fr. 72 afférente à diverses études de lignes remises à l'administration, sont renvoyées à l'appréciation de M. le Ministre.

Fait à Paris, le 7 décembre 1877.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD, VARROY, DE MAISONNEUVE.

ÉVALUATION du prix de premier établissement des lignes de Montreuil-Bellay à Angers, et de Thouarcé à Chalonnes, en vertu de la convention du 19 avril 1877.

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale instituée par la convention qui a été passée, le 19 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, d'une part, et la Compagnie des chemins de fer de Maine-et-Loire, d'autre part, pour le rachat de la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, en exploitation, et de la ligne de Thouarcé à Chalonnes, en état de construction.

Vu les articles 1, 2, 3 et 4 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'État rachète à la Compagnie de Maine-et-» Loire et Nantes :

» 1° La ligne de Montreuil-Bellay à Angers, en exploitation ;

» 2° La ligne de Thouarcé à Chalonnes, en état de construction.

» Ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, » le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés, et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie » et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes, » et spécialement la traversée de la Loire à la gare actuelle d'Angers.

» Art. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément » aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après les » justifications de leur prix réel de premier établissement.

» La commission arbitrale chargée de constater le chiffre de ce prix » réel des lignes ci-dessus sera composée de :

» MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées,

» Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

» De Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

» Lesdits arbitres statueront sur les bases ci-dessus définitivement » et sans appel.

» Art. 3. — Ladite Commission déterminera le prix de rachat des » lignes rachetées comme étant complétement parachevées et mises » en état complet de réception, conformément aux prescriptions des » actes de concession.

» Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements à cet égard, » pour la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, dans le délai de six » mois, pour la ligne de Thouarcé à Chalonnes, dans le délai de » dix-huit mois, à partir de l'approbation des présentes, par les pou-» voirs publics, les travaux seront terminés par l'État, en son nom, » et le montant des travaux sera retenu sur le prix déterminé » comme il a été dit ci-desssus.

» Art. 4. — A partir de la promulgation de la loi portant appro-» bation de la présente convention, la Compagnie recevra :

» 1° Dans un délai de deux ans et par paiements trimestriels » égaux, avec intérêt simple à 5 0/0 l'an, le prix de rachat de la » ligne actuellement en exploitation.

» 2° Par semestre, et suivant les bases adoptées par la Commission » arbitrale, le remboursement des dépenses afférentes à la ligne en » construction, dont elle fournira régulièrement la justification,

» L'Etat se réserve de faire effectuer les règlements de comptes » sus-mentionnés par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ulté- » rieurement ses droits. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874;

Vu le décret de concession du 28 octobre 1873;

Vu les pièces produites par la Compagnie, et notamment l'état récapitulatif des dépenses faites et des obligations contractées par elle au 1er juillet 1877, annexé à la note B du dossier N, et duquel il résulte que les dépenses et obligations afférentes à la ligne de Montreuil-Bellay s'élèvent, subventions déduites, à 17.021.188 fr. 21.

Vu le détail estimatif des travaux à exécuter pour la construction de la ligne de Thouarcé à Chalonnes, présenté par la Compagnie, sous la date du 4 décembre 1877;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics;

M. le Directeur des Chemins de fer, MM. les représentants de la Compagnie, et M. l'Inspecteur des Finances, Peltier, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus;

Décide :

1° Qu'elle arrête, valeur au 30 juin 1877, le prix de rachat de la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, en y comprenant toutes les dépenses de parachèvement faites par la Compagnie jusqu'au 1er octobre 1877 pour les gares, les ateliers et l'outillage, ainsi qu'une somme de 84.847 fr. 38 c. portée dans un état remis par la Compagnie sous le titre de Frais de mise en exploitation de la ligne ;

2° Que le prix qui sera ci-après fixé, pour le rachat de la ligne de Thouarcé à Chalonnes, comprendra les dépenses déjà effectuées sur ladite ligne, lesquelles, portées par la Compagnie à 164.186 fr. 89 c., devront figurer dans les décomptes à fournir par celle-ci pour se faire rembourser de ses avances, conformément aux dispositions de l'article 4 de la Convention précitée;

Et :

En ce qui concerne la ligne de Montreuil-Bellay à Angers :

Considérant que la Compagnie n'a réalisé son capital-actions qu'en consentant, au profit d'un entrepreneur général qui s'est engagé à en souscrire ou faire souscrire le montant, un marché à forfait, affecté d'une majoration considérable;

Que, par suite, les dépenses d'établissement de la ligne, portées dans les écritures de la Compagnie, ne sont que l'expression dudit marché à forfait, majoré, ainsi qu'il vient d'être dit, et ne sauraient être admises comme représentant le prix réel d'établissement;

Que la Commission a les éléments nécessaires pour déterminer ce prix;

En ce qui concerne la gare de Montreuil-Bellay :

Considérant qu'il est tenu compte dans les dépenses d'établissement, d'une somme de 58.000 fr. payée à la Compagnie du chemin de fer de Poitiers à Saumur, pour acquisition d'un droit de communauté dans ladite gare;

Que la Commission arbitrale ayant, par sa sentence en date du 7 novembre 1877, tenu compte à la Compagnie du chemin de fer de Poitiers à Saumur de la totalité des dépenses de construction de la-

dite gare, l'État aura une répétition à exercer, de ce chef, sur cette Compagnie ;

En ce qui concerne le matériel roulant, le matériel d'entretien, les pièces de rechange et l'outillage :

Considérant que ce matériel, tel qu'il résulte de l'inventaire remis à la Commission, sous la date du 12 juillet 1877, a été compris par elle dans les comptes, et qu'il deviendra, par suite, propriété de l'État, lors du rachat de la ligne ;

En ce qui concerne les résultats de l'exploitation :

Considérant que si la ligne de Montreuil-Bellay à Angers est ouverte depuis le 1er février 1877, elle fait, néanmoins, partie d'un groupe de lignes constitué par les actes de concession en un seul réseau, pour lequel la période de construction n'est pas encore expirée ;

Que dès lors, les insuffisances de revenus qui se sont produites depuis l'ouverture, ou qui pourront se produire jusqu'au jour de la prise de possession par l'État, ne doivent pas être mises à la charge de la Compagnie, qui continuera, jusqu'à cette époque, de pourvoir au service de l'exploitation ;

En ce qui concerne les autres charges que la Compagnie aura à supporter à partir du 1er juillet 1877 :

Considérant que ces charges consistent en frais généraux d'administration et en intérêts des capitaux engagés, ces derniers augmentés ou réduits, suivant le cas, des déficits ou des excédants que présentera l'exploitation, laquelle se trouvera, en définitive, faite pour le compte de l'État depuis l'ouverture de la ligne.

En ce qui concerne les dépenses de parachèvement faites ou à faire à partir du 1er octobre 1877 :

Considérant que l'Etat devra à la Compagnie le remboursement de celles desdites dépenses qui auront été autorisées par l'Administration des Travaux publics ;

En ce qui concerne la ligne de Thouarcé à Chalonnes :

Considérant qu'aux termes de la convention, la Compagnie reste chargée, moyennant un prix à déterminer par la Commission arbitrale, de la construction de ladite ligne, et que la Commission est en mesure de se prononcer à ce sujet ;

Que le détail estimatif ci-dessus visé peut être admis comme programme des travaux à exécuter ; mais qu'il convient d'arrêter l'entreprise au ruisseau Le Jeu, près Chalonnes, en y comprenant le pont à établir sur ce cours d'eau, et de retrancher, par conséquent, dudit détail la partie relative au raccordement avec la ligne d'Orléans et la gare de Chalonnes, les droits de l'Administration étant, d'ailleurs, réservés en ce qui concerne l'approbation du tracé définitif,

Dit :

1° Que le prix de rachat de la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, y compris les terrains qui en dépendent, le droit de communauté dans la gare de Montreuil-Bellay, le matériel roulant, le matériel d'entretien, les pièces de rechange et l'outillage, tels qu'ils ont été spécifiés sur l'inventaire en date du 12 juillet 1877, ainsi que le

mobilier des gares, stations, ateliers et bureaux, est fixé, valeur au 30 juin 1877, à la somme de *dix millions sept cent quatre-vingt-treize mille huit cent vingt-sept francs trente-neuf centimes* (10.793.827 fr. 39 c.), déduction faite des subventions encaissées à ladite, date lesquelles s'élèvent à 2,847,799 fr. 99;

Ledit prix comprenant les dépenses de parachèvement faites par la Compagnie jusqu'au 1er octobre 1877, pour les gares, les ateliers et l'outillage, ainsi qu'une somme de 84,847 fr. 38 c. pour frais de mise en train de l'exploitation;

2° Qu'il sera alloué à la Compagnie depuis le 1er juillet 1877 jusqu'au jour de la prise de possession par l'Etat, une somme de *soixante-cinq mille francs* (65,000 fr.) par mois, représentant les charges d'intérêts afférentes aux capitaux dépensés sur ladite ligne, et les frais d'administration qui lui incombent;

3° Que la somme ainsi allouée sera, après déduction des subventions encaissées postérieurement au 30 juin 1877, augmentée ou réduite, selon le cas, des déficits ou des excédants de recettes qui se seront produits dans l'exploitation de la ligne depuis son ouverture, étant entendu que, dans les dépenses d'exploitation, on ne devra porter, au plus, que le cinquième des frais du personnel des ingénieurs, les quatre autres cinquièmes étant compris dans le prix kilométrique de la ligne, en construction, de Thouarcé à Chalonnes;

4° Que l'État devra le remboursement à la Compagnie de toutes les dépenses de parachèvement qui auront été ou seront faites, à partir du 1er octobre 1877, avec l'approbation de l'Administration des Travaux publics;

5° Que les sommes à payer à la Compagnie, en exécution des paragraphes 2 et 4 ci-dessus, seront récapitulées par mois et bonifiées d'un intérêt calculé au taux de sept pour cent par an, valeur au 15 de chaque mois;

6° Que le prix d'établissement de la ligne de Thouarcé à Chalonnes, exécutée conformément au programme ci-dessus visé, mais seulement jusqu'au ruisseau le Jeu, près Chalonnes, y compris le pont sur ledit cours d'eau, est fixé à *cent cinquante-trois mille francs* (153.000 fr.) par kilomètre.

Ledit prix s'appliquant aux dépenses de construction de toute nature, y compris les frais généraux, les intérêts et le mobilier des gares suivant le type adopté pour la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, mais non compris le matériel roulant;

7° Qu'il sera déduit du montant du prix ci-dessus fixé, lors du règlement à intervenir aux époques déterminées par la convention, les sommes que la Compagnie aura reçues sur les subventions applicables à la même ligne;

8° Que réserve est faite, au profit de l'État, de toutes les sommes qui pourraient rester dues à la Compagnie sur lesdites subventions, lors de la prise de possession;

9° Que l'Etat ne paiera à la Compagnie le dernier terme du prix des lignes rachetées qu'après justification, par elle, de sa libération au regard des propriétaires dépossédés.

Fait à Paris, le 7 décembre 1877.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD, VARROY, DE MAISONNEUVE.

ÉVALUATION du prix réel de premier établissement des chemins de fer de la Vendée en vertu de la convention du 22 mai 1877.

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale instituée par la convention qui a été passée, le 22 mai 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie des chemins de fer de la Vendée, d'autre part, pour le rachat des lignes concédées par l'Etat, du service maritime et des immeubles comprenant le domaine privé de la Compagnie.

Vu les articles 1, 2 et 3 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'Etat rachète à la Compagnie de la Vendée » les deux concessions qui lui ont été faites, savoir :

» 1° La ligne des Sables-d'Olonne à Tours, en exploitation:

» 2° La ligne de Joué à Montluçon, y compris l'embranchement » d'Urciers à Lavaud-Franche, en état de construction;

» Ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exé» cutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés et » généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Com» pagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de » ces lignes, spécialement le domaine privé et le service maritime de » la Compagnie.

» La Compagnie restera chargée de l'exécution des sections de la » ligne de Joué à Montluçon comprises entre Joué et Loches d'une » part, et entre Loches et Châteauroux, d'autre part.

» La livraison de ces sections devra être faite, savoir :

» Celle de Joué à Loches, dans le délai d'un an après la promul» gation de la loi approbative des présentes;

» Celle de Loches à Châteauroux, dans le délai de vingt et un mois » après ladite promulgation,

» En outre, l'Etat se réserve la faculté de faire exécuter par la » Compagnie la superstructure de la section de Châteauroux à Mont» luçon et de l'embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche, et, s'il » n'use pas de cette faculté, il prendra à sa charge l'exécution des » marchés passés par la Compagnie pour la fourniture du matériel » de voie desdites sections, savoir :

» Le 30 juin 1874, avec les usines de Châtillon et Commentry et » de Commentry-Fourchambault, pour les rails, éclisses et selles;

» Le 20 juillet 1874, avec M. Néron, pour les traverses et bois » spéciaux;

» Le 4 juillet 1874, avec M. Bouchacourt, pour les boulons et » crampons. »

» Art 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément » aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est à-dire d'après » leur prix réel de premier établissement.

» Toutefois, il est expressément convenu entre les parties con» tractantes qu'à raison de conventions verbales précédemment in» tervenues entre elles, le prix des deux sections de Joué à Loches » et de Loches à Châteauroux, en état de réception définitive, ne

» pourra pas dépasser cent soixante mille francs (160,000 fr.), ni » être inférieur à cent quarante-cinq mille francs (145,000 fr.) par » kilomètre.

» La Commission arbitrale, chargée de l'estimation des lignes ci- » dessus, sera composée de :

» M. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
» M. Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
» Et de M. de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.
» Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel. »

» Art. 3. — Ladite Commission déterminera le prix du rachat » comme si les sections de Joué à Loches et de Loches à Château- » roux, à terminer par la Compagnie, étaient complétement ache- » vées et mises en état de réception conformément aux prescriptions » des actes de concession.

» Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux » seront terminés en son nom, et le montant de ces travaux sera » retenu sur le prix déterminé, comme il a été dit ci-dessus. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874;

Vu le décret du 28 février 1862, la loi du 4 mars 1863, le décret et la loi du 22 juillet 1870, le décret du 25 janvier 1871 et la loi du 24 mars 1874 qui ont successivement concédé à la Compagnie les lignes constituant son réseau;

Vu le décret du 9 juin 1877, qui a placé sous séquestre les lignes formant ledit réseau;

Vu le jugement du Tribunal de commerce de la Seine, en date du 22 juin 1877, lequel a déclaré en état de faillite la Compagnie des chemins de fer de la Vendée;

Vu les bilans de la Compagnie au 31 décembre 1876 et au 15 juin 1877;

Vu le devis dressé par M. Duval, ingénieur en chef de la Compagnie, et contenant le détail estimatif des travaux à exécuter sur les sections de Joué à Loches et de Loches à Châteauroux;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics;

Après avoir entendu M. le directeur des chemins de fer, MM. les délégués du Conseil d'administration, ainsi que M. Sautton, syndic de la faillite, et M. l'inspecteur des finances, Hamot, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie;

Fixe au 15 juin 1877 le terme auquel elle arrête les dépenses réelles de premier établissement, y compris les dépenses ordonnancées et non payées à cette date, et se réserve de statuer sur les dépenses faites et à faire postérieurement.

En ce qui concerne les dépenses de la construction, tant sur les lignes en exploitation que sur les sections en construction de Joué à Loches et de Loches à Châteauroux, et les dépenses du matériel roulant, lesquelles s'élèvent, d'après les écritures de la Compagnie au 15 juin 1877, à la somme de 50,810,378 fr. 10 c.

Considérant que les dépenses relatives à la construction des lignes et à l'acquisition du matériel roulant, sont justifiées et acceptables, sauf en ce qui concerne la section de La Roche-sur-Yon aux Sables-d'Olonne, dont les dépenses d'établissement sont exagérées;

Que ces dernières dépenses ont subi une notable majoration, par suite de marchés onéreux passés à forfait, par le premier Conseil d'administration de la Compagnie, avec des entrepreneurs qui étaient, en même temps, les fondateurs et les principaux actionnaires de la Compagnie;

Que ces dépenses ont été accrues par suite d'un traité conclu par le même Conseil avec un autre actionnaire pour les études et plans et la direction des travaux, lequel traité a dû être résilié plus tard avec préjudice pour la Compagnie;

Que la Commission a les éléments nécessaires pour déterminer le prix réel de premier établissement de ladite section;

En ce qui concerne les services annexes créés par la Compagnie :

Considérant que le prix d'établissement du casino des Sables-d'Olonne, porté dans les écritures pour une somme de 634,552 fr. 59 c., et les frais de création du service maritime, figurant audit compte pour une somme de 904,905 fr. 07 c., peuvent être admis par la Commission arbitrale;

En ce qui concerne les frais d'administration, s'élevant à la somme de 6,151,092 fr. 38 c.:

Considérant :

1° Qu'aucune pièce justificative n'est fournie à l'appui d'une somme de 566,175 fr. 75 c. pour frais antérieurs à la constitution de la Société; et que l'approbation accordée à cette dépense par les actionnaires, lors de l'assemblée du 3 juin 1864, ne peut la soustraire à l'appréciation de la Commission arbitrale qui ne saurait l'admettre dans son intégralité;

2° Que la Compagnie a imputé au compte d'établissement la totalité des frais d'administration et du loyer des gares communes, s'élevant à 6,126,666 fr. 02 c., et qu'une partie de ces dépenses doit être reportée, suivant la répartition à établir entre les lignes, du compte de premier établissement au compte d'exploitation;

3° Que les frais d'émission des emprunts qui figurent dans les écritures pour une somme de 2,711,468 fr. 89 c. sont exagérés; que, s'il y a lieu d'avoir égard, dans une certaine mesure, aux difficultés que la Compagnie a dû rencontrer, à partir de l'année 1870, pour se procurer des capitaux dont elle avait besoin, on ne saurait toutefois admettre, dans leur intégralité, les dépenses diverses qualifiées dans la comptabilité de frais d'émission des emprunts, notamment la commission accordée, en 1875, à la banque Franco-Hollandaise;

En ce qui concerne les charges d'intérêts et d'amortissement :

Considérant :

1° Que les intérêts afférents aux capitaux perdus dans la faillite de la banque Franco-Hollandaise ne doivent pas être compris dans les dépenses d'établissement;

2° Qu'il en est de même des intérêts afférents aux dépenses rejetées des comptes de la construction et des frais d'administration;

3° Qu'il y a également lieu de laisser à la charge de la Compagnie les intérêts des capitaux employés à l'acquisition du matériel utilisé sur la ligne de Poitiers à Saumur, dont elle a affermé l'exploitation;

4° Qu'il en est de même pour les intérêts des sommes dépensées en frais d'études sur les lignes d'intérêt local;

Considérant, en outre, que la Compagnie a compris au compte d'établissement la totalité des charges d'intérêts et d'amortissement, et qu'une partie de ces charges doit être reportée au compte d'exploitation, suivant les époques d'ouverture des lignes;

En ce qui concerne la fixation des époques auxquelles les lignes ouvertes à l'exploitation auront à supporter les insuffisances de revenu :

Considérant que la mesure adoptée pour les grandes Compagnies, laquelle consiste à porter uniformément les insuffisances au compte de premier établissement, jusqu'au 31 décembre de l'année de l'ouverture, quel que soit le nombre de mois qui sépare ces deux termes, pourrait présenter d'injustes anomalies si elle était appliquée aux diverses lignes secondaires qu'il s'agit de racheter, et que, pour toutes ces lignes, il convient, s'écartant de la lettre pour se conformer à l'esprit, de fixer à six mois après celui de l'ouverture, le délai à observer entre ladite ouverture et la date à partir de laquelle les insuffisances de produit doivent être mises à la charge de l'exploitation;

Qu'en conséquence, ce délai doit être porté :

Pour la ligne des Sables-d'Olonne à Bressuire, ouverte le 27 mars 1871, au 30 septembre 1871;

Pour la ligne de Bressuire à Joué, ouverte le 19 avril 1875, au 31 octobre 1875;

Qu'une règle analogue doit être appliquée à la répartition des charges d'intérêts relatives aux dépenses d'établissement du Casino des Sables-d'Olonne et du service maritime;

En ce qui concerne les arrérages dus aux époques ci-dessus :

Considérant qu'il doit être tenu compte à la Compagnie des arrérages sur actions et obligations courus et non échus au moment où les charges ont dû être supportées par l'exploitation;

Qu'il doit également être tenu compte à la Compagnie des charges d'intérêts qui ont pesé sur l'exploitation par suite du paiement de quelques-uns des termes de subvention à une époque postérieure aux dates ci-dessus déterminées comme point de départ de l'exploitation normale des lignes, et qu'il convient de reporter cette charge à l'établissement;

En ce qui concerne l'affermage de la ligne de Poitiers à Saumur :

Considérant que les bénéfices résultant de cette opération ne doivent pas venir en déduction des dépenses d'établissement du réseau de la Vendée, et que le produit doit en être laissé à la Compagnie, qui est appelée à supporter les intérêts du capital engagé dans ladite exploitation;

En ce qui concerne les charges d'intérêts et d'amortissement du 1er janvier au 15 juin 1877 :

Considérant que, pour les lignes en construction, il y a lieu d'allouer à la Compagnie, tant les intérêts échus au 1er avril que les intérêts courus du 1er avril au 15 juin sur les capitaux engagés, et que la Commission est en mesure de déterminer le montant de ces intérêts;

En ce qui concerne les dépenses de parachèvement faites ou à faire postérieurement au 15 juin 1877 sur les lignes exploitées :

Considérant que l'État devra le remboursement à la Compagnie des dépenses de cette nature dont il reconnaîtra l'utilité ;

En ce qui concerne la remise à l'Etat des lignes en exploitation et du domaine particulier de la Compagnie :

Considérant que les lignes en exploitation, le casino des Sables-d'Olonne, le matériel naval et le matériel roulant, devront être livrés par la Compagnie en bon état d'entretien, et que, s'il n'était pas satisfait à cette condition, les dépenses à faire devront être évaluées, soit d'un commun accord, soit à dire d'experts, pour être déduites du prix fixé pour le rachat, et qu'il devra en être de même du mobilier garnissant le Casino, les navires, les gares, ateliers et bureaux de la Compagnie ;

Que le casino et le matériel naval devront, en outre, être livrés à l'Etat francs et quittes de toutes charges hypothécaires ou autres dont ils pourraient être grevés ;

En ce qui concerne les approvisionnements des magasins, des ateliers et de l'Economat, portés dans la situation au 15 juin 1877 pour 702.617 fr. 63 c. :

Considérant qu'il n'y a pas lieu de tenir compte, dès à présent, d'approvisionnements qui sont à la disposition de la Compagnie et dont les quantités et la valeur ne pourront être justement constatées qu'à l'époque de la prise de possession par l'Etat ;

En ce qui concerne les sections en construction sur la ligne de Joué à Montluçon :

Considérant qu'aux termes de la convention, la Compagnie reste chargée de l'exécution, moyennant un prix kilométrique à déterminer par la Commission arbitrale, des sections de Joué à Loches et de Loches à Châteauroux ;

Que l'état estimatif, dressé par l'Ingénieur en chef de la Compagnie et remis à la Commission arbitrale le 29 août 1877, peut être admis à titre de programme des travaux à exécuter sur ces sections ;

Considérant toutefois que l'Administration des Travaux publics et le représentant de la Compagnie ont déclaré à la Commission qu'il convenait d'arrêter la section de Loches à Châteauroux à sa rencontre avec la route nationale n° 20, et qu'il y a lieu, par conséquent, de retrancher dudit état les dépenses relatives à l'entrée en gare de Châteauroux ;

Qu'à la date du 15 juin 1877, la Compagnie à déjà effectué, sur lesdites sections, des dépenses d'établissement qui s'élèvent, y compris les frais d'administration et les charges d'intérêts et d'amortissement, à la somme de 5,417,517 fr. 97 c. ;

Que cette somme, qui est comprise dans les dépenses d'établissement au 15 juin 1877, devra être en conséquence déduite du prix à payer à la Compagnie pour la construction desdites sections ;

En ce qui concerne les avances faites aux Compagnies de Poitiers à Saumur et de Bressuire à Poitiers :

Considérant qu'il importe de réserver à la Compagnie de la Vendée tous ses droits au regard desdites Compagnies ,

Que, toutefois une exception doit être faite au sujet de la participation de la Compagnie de Poitiers à Saumur aux dépenses d'établis-

sement de la section d'Arçay à Loudun, lesquelles ayant été avancées par la Compagnie de la Vendée sont comprises dans le prix de rachat fixé ci-après ;

Dit :

1° Que les dépenses réelles d'établissement payées ou ordonnancées au 15 juin 1877, et comprenant le Casino des Sables-d'Olonne, le service maritime, le matériel roulant affecté à l'exploitation du réseau de la Vendée et de la ligne de Poitiers à Saumur, le mobilier des gares, stations, ateliers, casino et navires, et le domaine de la Compagnie, sont fixés à la somme de *trente-six millions trois cent quatre-vingt mille huit cent quatre-vingt-dix-huit francs soixante-trois centimes*, (36.380.898 fr. 63 c.), déduction faite des produits divers et des subventions encaissées, lesquelles s'élèvent à 26,210,108 fr.80 c.

2° Que le prix d'établissement des sections de Joué à Loches et de Loches à Châteauroux, exécutées conformément au programme susvisé, mais seulement jusqu'à la rencontre avec la route nationale n° 20, est fixé à la somme de *cent quarante-cinq mille cinq cents francs* (145.500 fr.) par kilomètre, y compris les dépenses déjà faites, dont le montant, s'élevant à la somme de cinq millions quatre cent dix-sept mille cinq cent dix-sept francs quatre-vingt dix-sept centimes (5.417.517 fr. 97 c.), devra être déduit du prix total à rembourser à la Compagnie pour l'établissement desdites sections ;

3° Qu'il devra être également déduit de la somme à payer à la Compagnie le montant des avances ou subventions qu'elle aurait touchées postérieurement au 15 juin 1877 ;

4° Que la Compagnie sera indemnisée de toutes les dépenses de parachèvement qu'elle a faites ou fera, avec l'autorisation du Ministre, sur les lignes exploitées, depuis le 16 juin 1877, jusqu'à l'époque de prise de possession par l'État ;

5° Que la Compagnie sera tenue de livrer en bon état d'entretien les lignes en exploitation, les bâtiments ainsi que le matériel roulant, le mobilier, le matériel du service maritime et le casino, faute de quoi il sera procédé, d'un commun accord ou à dire d'experts, à l'évaluation des dépenses à faire pour remplir cette condition, lesquelles dépenses seront déduites du prix de rachat ;

6° Que le casino et les navires devront être livrés francs et quittes de toutes charges hypothécaires ;

7° Qu'il sera tenu compte à la Compagnie de la valeur des approvisionnements desdits magasins, des ateliers et de l'économat, au jour de la prise de possession par l'Etat, cette valeur étant fixée d'un commun accord ou à dire d'experts ;

8° Que la Compagnie de la Vendée conserve tous ses droits à la répétition de ses avances aux Compagnies de Bressuire à Poitiers et de Poitiers à Saumur ; mais qu'elle n'aura rien à réclamer à cette dernière Compagnie pour participation dans les dépenses de construction de la section d'Arçay à Loudun, lesquelles sont comprises dans le prix de rachat ci-dessus fixé.

Fait à Paris, le 7 novembre 1877,

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD,
VARROY,
DE MAAISONNEUVE.

EVALUATION du prix de premier établissement des chemins de fer Nantais en exécution de la convention du 26 avril 1877.

SENTENCE ARBITRALE.

La Commission arbitrale, instituée par la convention qui a été passée, le 26 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie des chemins de fer Nantais, d'autre part, pour le rachat des lignes concédées à ladite Compagnie ;

Vu les articles 1, 2, 3 et 4 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — La Compagnie des chemins de fer Nantais » cède à l'Etat les lignes dont elle est concessionnaire, savoir :

» 1° Les lignes de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul, » entièrement terminées et actuellement en exploitation ;

» 2° La ligne de Machecoul à La Roche-sur-Yon, avec embranche- » ment sur Croix-de-Vie, aujourd'hui en construction.

» Ladite cession comprenant les terrains acquis, les ouvrages » exécutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés, » et généralement tous les meubles et immeubles acquis par la » Compagnie et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires » de ces lignes.

» En ce qui concerne la ligne et l'embranchement en construction » mentionnés au 2e paragraphe ci-dessus, la livraison en sera faite, » savoir :

» La section de Machecoul à Challans, dans un délai de huit » mois.

» Et le surplus dans un délai de quinze mois.

» Le tout à partir de la date de la loi portant approbation de la » présente convention.

» L'Etat se substituera à la Compagnie pour l'exécution de l'em- » branchement de jonction de la gare de la Prairie-au-Duc avec » celle de la Compagnie d'Orléans sur la Prairie-de-Mauves, sous la » condition formelle que la subvention spéciale de l'Etat, affectée à » la construction de cet embranchement, lui fera retour, et que cel- » les allouées par le département, la ville de Nantes et les proprié- » taires intéressés, dans le même but, lui seront entièrement acqui- » ses.

» Art. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément aux » dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après le prix » réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci- » dessus sera composée de :

» MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;
» Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;
» de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

» Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

» Art. 3. — Ladite Commission déterminera le prix de rachat » comme si la ligne et l'embranchement restant à terminer étaient

» complétement achevés et mis en état de réception conformément » aux prescriptions des actes de concession.

» Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux » seront terminés par l'Etat ou en son nom, et le montant de ces » travaux sera retenu sur le prix déterminé comme il a été dit ci- » dessus.

» Art. 4. — Le prix du rachat sera payé par l'État ou en son » nom, pour les lignes aujourd'hui en exploitation, dans un délai » qui ne pourra pas excéder deux ans, à partir de l'approbation par » les pouvoirs publics de la présente convention, et pour la ligne » et l'embranchement en construction, dans le même délai, à par- » tir de la réception de chaque section par l'administration supé- » rieure.

» Les paiements auront lieu en huit termes trimestriels égaux » avec intérêt simple à 5 0/0, à partir des époques fixées ci- » dessus. »

Vu l'article 12 de la loi du 23 mars 1874;

Vu les décrets de concession, en date des 5 août 1872, 11 avril 1874 et 27 avril 1877;

Vu les écritures de la Compagnie, ainsi que les décomptes généraux produits par elle, lesquels font ressortir le montant de ses demandes, subventions non déduites, à 22.376.811 fr. 23 c. pour les lignes de la Loire-Inférieure, et à 13.066.246 fr. pour les lignes de la Vendée, y compris 2.142.885 fr. pour les charges devant résulter du remboursement de 31.429 obligations, et 374.275 fr. pour frais relatifs à la liquidation ;

Vu la demande dont la Compagnie a directement saisi la Commission arbitrale, relativement au point de départ des intérêts sur le prix de rachat du réseau de la Loire-Inférieure;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics;

M. le Directeur des chemins de fer, MM. les représentants de la Compagnie et M. l'Inspecteur des Finances Peltier, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus;

Décide :

1° Qu'elle arrête, valeur au 30 juin 1877, le prix de rachat des lignes de Nantes (Prairie-au-Duc à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul), actuellement en exploitation, en y comprenant les dépenses de construction faites à la gare de la Prairie-au-Duc jusqu'au 31 décembre 1877, ainsi que la valeur des terrains acquis en vue du raccordement de ladite gare avec la ligne d'Orléans ;

2° Que le prix qui sera ci-après fixé pour la ligne de Machecoul à La Roche-sur-Yon avec embranchement sur Croix-de-Vie et sur le port de Saint-Gilles, mise en état complet de réception, comprendra les dépenses de toute nature déjà effectuées pour la construction de ladite ligne ;

Et :

En ce qui concerne les ligne de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul :

Considérant que le décompte général des dépenses d'établissement de cette ligne, produit par la Compagnie, n'est que l'expression d'un marché onéreux passé à forfait avec un entrepreneur général;

Qu'il ne saurait être admis comme représentant le prix réel de premier établissement, et que la Commission a les éléments nécessaires pour déterminer ce prix.

En ce qui concerne les terrains acquis par la Compagnie :

1° Pour l'exécution de l'embranchement de jonction de la gare de la Prairie-au-Duc avec la gare de la Compagnie d'Orléans sur la prairie de Mauves ;

2° Pour l'établissement d'une gare maritime à Nantes ;

Considérant que l'Etat étant substitué à la Compagnie, aux termes de la convention, pour l'exécution de l'embranchement de jonction, il convient de le substituer également dans les acquisitions déjà faites en vue de cette opération ;

Considérant, d'autre part, que l'établissement d'une gare maritime à Nantes, n'ayant été compris ni dans les actes de concession ni dans la convention de rachat, il n'y a pas lieu d'admettre, dans les comptes, la dépense résultant de l'acquisition des terrains de l'île Lemaire.

En ce qui concerne le matériel roulant, les pièces de rechange dudit matériel, et l'outillage des ateliers :

Considérant que lesdits matériel et outillage, tels qu'ils résultent des inventaires remis à la Commission, sous la date des 4 août 1877 et 15 janvier 1878, ont été compris par elle dans les comptes, et qu'ils deviendront, par suite, propriété de l'Etat, lors du rachat des lignes.

En ce qui concerne les approvisionnements :

Considérant que l'Etat devra le remboursement à la Compagnie de ceux des approvisionnements portés dans les écritures aux titres : Economat et Magasin qui n'auraient pas été consommés au jour de la prise de possession.

En ce qui concerne les résulats de l'exploitation :

Considérant que si les diverses sections de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul ont été successivement ouvertes à l'exploitation en 1875 et 1876, le réseau qu'elles composent n'est pas encore relié à la ligne d'Orléans, et ne se trouve pas, par suite, en état d'exploitation normale ;

Que le retard apporté à l'exécution de l'embranchement de jonction, lequel aurait dû, aux termes de l'acte de concession, être achevé en février 1877, n'est pas exclusivement du fait de la Compagnie, et qu'il convient d'admettre, dans les comptes de premier établissement, les insuffisances de revenu pour l'année 1877, en fixant au 1er janvier 1878 l'époque à partir de laquelle les insuffisances devront être supportées par la Compagnie ;

Qu'il y a lieu, en conséquence, de déterminer la somme à allouer pour les charges de toute nature que la Compagnie a dû supporter du 1er juillet 1877 au 1er janvier 1878.

En ce qui concerne les travaux de parachèvement faits ou à faire, à partir du 1er janvier 1878, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'Administration :

Considérant que l'Etat en devra le remboursement à la Compagnie ;

En ce qui concerne la remise des lignes en exploitation :

Considérant que les lignes devront être livrées par la Compagnie en bon état d'entretien, et que, s'il n'était pas satisfait à cette condition, les dépenses à faire devront être évaluées, soit d'un commun accord, soit à dire d'experts, pour être déduites du prix fixé pour le rachat, et qu'il devra en être de même du matériel roulant et du mobilier garnissant les gares et ateliers de la Compagnie;

En ce qui concerne la demande ci-dessus visée, présentée par la Compagnie relativement au point de départ des intérêts sur le prix de rachat du réseau de la Loire-Inférieure :

Considérant que, par suite de l'admission dans le compte de premier établissement des insuffisances de revenu dudit réseau pour l'année 1877, il a été donné satisfaction à cette demande jusqu'au 1er janvier 1878, et que, pour la période qui s'écoulera à partir de ladite date, jusqu'à l'approbation du rachat par les pouvoirs publics, il y a lieu de soumettre la demande dont il s'agit à l'appréciation de M. le Ministre;

En ce qui concerne la ligne en construction de Machecoul à la Roche-sur-Yon, y compris l'embranchement sur Croix-de-Vie et le port de Saint-Gilles:

Considérant qu'aux termes de la Convention, la Compagnie devra exécuter et livrer à l'Etat, complétement achevés et en état de réception, la ligne et l'embranchement dont il s'agit, moyennant un prix à déterminer par la Commission arbitrale, et que celle-ci est en mesure de se prononcer à ce sujet;

Qu'il convient, toutefois, d'arrêter l'entreprise à l'aiguille de jonction de la ligne principale avec la ligne d'Orléans;

En ce qui concerne les subventions dues par la Compagnie à la ville de Nantes et au département de la Vendée :

Considérant que la Compagnie a consenti à payer à la ville de Nantes une subvention de 171,000 fr. pour la construction du pont Haudaudine, sur le bras de Loire de la Madeleine, en vue de faciliter la communication du centre de la ville avec la gare de Prairie-au-Duc;

Qu'elle s'est engagée, d'autre part, à contribuer pour une somme de 50,000 fr. à la reconstruction du pont de St-Gilles, reliant le quai de Saint-Gilles à la gare de Croix-de-Vie;

Que ces engagements, dont le second est, d'ailleurs, implicitement visé dans le décret du 27 avril 1877, se rattachent spécialement à l'établissement des lignes rachetées, et que l'Etat devra en rembourser le montant à la Compagnie, après justification par cette dernière de sa libération au regard des intéressés;

En ce qui concerne la demande relative aux charges devant résulter du remboursement de 31,429 obligations :

Considérant que s'il y a lieu de tenir compte, dans une certaine mesure, des sacrifices que la Compagnie a dû s'imposer pour se procurer les capitaux dont elle avait besoin, on ne saurait toutefois admettre dans leur intégralité les charges qu'elle a consenti à assumer par suite de la négociation onéreuse desdites obligations, et que la Commission est à même de déterminer la quotité qui peut être équitablement allouée, de ce chef, à la Compagnie :

En ce qui concerne les frais relatifs à la liquidation :

Considérant que ces frais ne constituent pas une dépense de premier établissement, et qu'il n'en a pas été fait mention dans la convention de rachat ;

Dit :

1° Que le prix de rachat des lignes de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul, y compris les terrains qui en dépendent, les terrains acquis en vue de l'exécution de l'embranchement de jonction avec la Compagnie d'Orléans (chantier Raffenoux et terrain des Hospices), le matériel roulant, les pièces de rechange dudit matériel et l'outillage des ateliers, tels qu'ils ont été spécifiés sur les inventaires, en date des 4 août 1877 et 15 janvier 1878, ainsi que le mobilier des gares, stations et ateliers, est fixé à la somme de *treize millions cinq cent cinquante-sept mille cent cinquante-six francs vingt-quatre centimes* (13,557,156 fr. 24), déduction faite des produits divers et des subventions de toute origine encaissés jusqu'au 30 juin 1877, ces dernières s'élevant à 2,776,250 fr. 06 ; et que cette somme sera payée dans les conditions de l'article 4 de la Convention ;

2° Qu'il sera alloué, en outre, à la Compagnie, une somme de *quatre cent cinquante mille francs* (450,000 fr.), représentant les charges de toute nature supportées par elles pendant le deuxième semestre 1877, y compris les dépenses pour travaux de parachèvement exécutés pendant ledit semestre ;

3° Qu'il sera déduit du prix de rachat ci-dessus fixé, lors du paiement à effectuer par l'Etat, le montant des subventions que la Compagnie aurait reçues postérieurement au 30 juin 1877, augmenté des intérêts à 6 p. 0/0 courus depuis le jour de leur encaissement ;

4° Que la Compagnie sera indemnisée de toutes les dépenses de parachèvement qu'elle a faites ou fera postérieurement au 31 décembre 1877, avec l'approbation et sous le contrôle de l'Administration ;

5° Qu'il sera tenu compte à la Compagnie de la valeur des approvisionnements dits de l'Economat et du Magasin, qui existeront au jour de la prise de possession par l'Etat, cette valeur étant fixée d'un commun accord ou à dire d'experts ;

6° Que la Compagnie sera tenue de livrer en bon état d'entretien les lignes en exploitation, les bâtiments ainsi que le matériel roulant et le mobilier, faute de quoi il sera procédé, d'un commun accord ou à dire d'experts, à l'évaluation des dépenses à faire pour remplir cette condition, lesquelles dépenses seront déduites du prix de rachat ;

7° Que le prix d'établissement de la ligne de Machecoul à la Roche-sur-Yon, y compris l'embranchement sur Croix-de-Vie et le port de Saint-Gilles, exécutés comme il va être dit ci-après, jusqu'à l'aiguille de jonction avec la Compagnie d'Orléans, mais sans matériel roulant, est fixé à la somme de *cent vingt-quatre mille cinq cents francs* (124,500 fr.), par kilomètre ;

8° Qu'il sera déduit du prix ci-dessus, lors des paiements à effectuer par l'Etat, aux époques déterminées par la Convention, les sommes que la Compagnie aura reçues sur les subventions applicables à ladite ligne, avec intérêts à 6 0/0 à partir du jour de leur encaissement ;

9° Que la section de ladite ligne, située dans le département de la Loire-Inférieure, devra être construite dans les conditions du réseau de la Compagnie actuellement en exploitation dans ledit département ;

Et que la section située dans le département de la Vendée, y compris l'embranchement sur Croix-de-Vie et le port Saint-Gilles devra être exécutée, savoir :

Pour l'infrastructure, conformément au cahier des charges de la concession et aux projets approuvés par l'Administration ; pour la superstructure, d'après le programme ci-annexé, tel qu'il est extrait d'un détail estimatif dressé par M. l'ingénieur en chef du département de la Vendée, sous la date du 30 septembre 1877 ;

Les types des gares et stations étant, d'ailleurs, conformes à ceux du réseau en exploitation dans le département de la Loire-Inférieure ;

10° Que réserve est faite, au profit de l'Etat, de toutes les subventions qui, lors de son règlement de compte avec la Compagnie, pourraient rester dues à celle-ci par les départements, les communes ou les particuliers ;

11° Que l'Etat remboursera à la Compagnie, après justification du paiement, les subventions dues par elle à la ville de Nantes pour la construction du pont Haudaudine, et au département de la Vendée pour la reconstruction du pont de Saint-Gilles ;

12° Que l'Etat ne paiera à la Compagnie le dernier terme du prix de rachat, qu'après justification par elle de sa libération au regard des propriétaires dépossédés ;

13° Que les demandes de la Compagnie, relatives au point de départ des intérêts sur le prix de rachat du réseau de la Loire-Inférieure et à l'allocation des frais de liquidation, sont renvoyés à l'appréciation de M. le Ministre.

Fait à Paris, le 28 janvier 1878.

Les membres de la Commission arbitrale,

Signé : VARROY, REYNAUD,

DE MAISONNEUVE.

DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE

Chemin de fer d'intérêt local de Machecoul à la Roche-sur-Yon avec embranchement sur Croix-de-Vie

PARTIE EN CONSTRUCTION

COMPRISE DANS LE DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE

DÉTAIL ESTIMATIF

Des dépenses réelles de premier établissement.

(Extrait)

INDICATION DES OUVRAGES	NUMÉROS des ARTICLES	QUANTITÉS	OBSERVATIONS
CHAPITRE II. — SUPERSTRUCTURE.			
1° Bâtiments des Stations.			
§ 1. *Station de Bois-de-Céné.*			
Bâtiments des voyageurs, y compris les servitudes adjacentes, types à deux ouvertures.	25	1	Bâtiment en maçonnerie à un étage, avec ouverture en brique ou pierre calcaire. — Surface de construction : $8^m,70 \times 8^m,20 = 71^m,30$.
Halle aux marchandises	26	1	Bâtiment en bois avec soubassement en maçonnerie. — Surface couverte : $11^m,00 \times 8^m,00 = 88^m,00$.
Quais de chargement.	27	1	Terre-plein entouré de mur. — Surface $25^m,00 \times 8^m,00 = 200^m$.
Trottoirs avec bordures en bois de chêne	28	1	Longueur totale : $100^m,00$
Puits	29	1	Puits sans ouverture à treuil.
Macadam des cours d'arrivée et des abords.	30	1	
Accessoires et divers	31	1	
§ 2. *Stations de la Garnache, Soullans, Saint-Maixent, Coex et la Génétouze.*			
Soit pour cinq stations semblables . . .	32	5	Toutes ces stations sont de même importance que celle de Bois-de-Céné.

INDICATION DES OUVRAGES	NUMÉROS des ARTICLES	QUANTITÉS	OBSERVATIONS
§ 3. *Station de Challans.*			
Comme ci-dessus	33	1	
Plus-values : Bâtiment principal des voyageurs, type à trois ouvertures	34	1	
Plus-values : Halles aux marchandises. .	35	1	
Plus-values : Quais de chargement et déchargement	36	1	
Plus-values : Puits	37	1	
Plus-values : Macadam	38	1	
Plus-values : Accessoires et divers . . .	39	1	
Alimentation et prises d'eau	40	1	
§ 4. *Station de Croix-de-Vie.*			
Comme pour la station de Challans . .	41	1	
§ 5. *Stations de Commequiers et Aizenay.*			
Comme pour la station de Challans, moins l'alimentation	42	2	
§ 6. *Station de la Roche-sur-Yon.*			
. . . . .	»	»	
§ 7. *Travaux imprévus, somme à valoir.*			
. . . . .	»	»	
2° Matériel des stations et télégraphe.			
Télégraphe	45	78	
Mobilier des gares et stations	46	10	
Objets divers pour service des voyageurs et mouvement des marchandises. . .	47	10	

INDICATION DES OUVRAGES	NUMÉROS des ARTICLES	QUANTITÉS	OBSERVATIONS
3° Clotures.			
Fourniture et pose des clôtures sur 40 0/0 environ de la longueur totale	48	68.000m	D'après l'art. 12 du cahier des charges, les clôtures ne doivent être établies que sur les parties des chemins où l'Administration les juge indispensables.
4° Voies de fer.			
Voie principale	»	78.000	
Voies d'évitement et de garage — Station de Bois-de-Céné . . .	»	700	
— Stations de la Garnache, Soullans, Saint-Maixent, Coex et la Génétouze, soit pour cinq stations semblables	»	3.500	
— Station de Commequiers . .	»	1.200	
— d'Aizenay (même longueur). . . .	»	1.200	
— de Challans	»	1.600	
— de Saint-Gilles et gare maritime . . .	49	6.200	
		92.400m	
Changements, croisements de voies et plaques tournantes.	50	»	Pour une valeur de 231,000 fr.
Grues, bascules, disques ou grands mâts de signaux, poteaux indicateurs faconnés, pompes, treuils, transmission de mouvements et appareils divers, ensemble	51	«	Pour une valeur de 150,000 fr.

Pour extrait du détail estimatif dressé par M. l'Ingénieur en chef du département de la Vendée sous la date du 30 août 1877, à annexer à la sentence de la Commission arbitrale en date de ce jour.

Paris, le 28 janvier 1878.

Les Membres de la Commission arbitrale :

Signé : VARROY,
REYNAUD,
DE MAISONNEUVE.

ÉVALUATION du prix réel de premier établissement des lignes rachetées par l'Etat à la Compagnie d'Orléans à Rouen.

SENTENCE ARBITRALE

La Commission arbitrale, instituée par la convention qui a été passée, le 12 juin 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et M. Moncharville, agissant au nom et comme syndic définitif de la faillite de la Société anonyme du chemin de fer d'Orléans à Rouen, d'autre part, pour le rachat des lignes ci-après énumérées, concédées à ladite Compagnie;

Vu les articles 1, 2 et 3 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — L'Etat rachète à la faillite de la Compagnie » du chemin de fer d'Orléans à Rouen les lignes en exploitation :

» D'Orléans à Chartres;
» De Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure);
» De Chartres à Auneau;
» De Chartres à Brou.

» Et les lignes en construction :

» De Patay à Nogent-le-Rotrou ;
» De Brou à Savigny, vers Saint-Calais;
» De la limite du département de l'Eure à Rouen;
» D'Evreux-Ville à Evreux-Navarre, avec raccordement à la gare » de l'Ouest;

» Ledit rachat comprenant les terrains acquis, les ouvrages exé- » cutés, le matériel fixe et roulant, les matériaux approvisionnés et » généralement tous les meubles et immeubles acquis par la Com- » pagnie et qui sont soit des dépendances, soit des accessoires de » ces lignes.

» Art. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément » aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après » leur prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci- » dessus, sera composée :

» De MM. Reynaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
» Varroy, Sénateur, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
» Et de Maisonneuve, Inspecteur général des Finances.

» Ladite Commission statuera définitivement et sans appel.

» Art. 3. — Le prix de rachat sera payé par l'Etat, ou par la » Compagnie à laquelle il céderait ultérieurement ses droits, dans » un délai qui ne pourra excéder deux ans à partir de l'approba- » tion, par les pouvoirs publics, de la présente convention, et au » moyen de huit payements trimestriels égaux, avec intérêt simple » à 5 0/0 à partir de la même époque. »

Vu le décret du 4 août 1869, les arrêtés du Chef du pouvoir exécutif des 31 juillet et 22 août 1871, les décrets des 23 janvier et 19 avril 1872. 5 avril et 8 août 1873, lesquels ont déclaré d'utilité publique les lignes dont il s'agit, ensemble les conventions annexées auxdits décrets et arrêtés ;

Vu le jugement du Tribunal de commerce de la Seine, en date du 22 mars 1877, lequel a déclaré en état de faillite la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen;

Vu la balance des comptes de la Compagnie au 22 mars 1877;

Vu les pièces produites par le syndic, récapitulant comme suit, sans déduction des subventions encaissées par la Compagnie, les dépenses d'établissement faites, à ladite date, sur les lignes comprises dans la convention de rachat :

« *A. — Lignes en exploitation.*

» Orléans à Saint-Georges		
» Chartres à Auneau		31.849.879 67
» Chartres à Brou		

» *B. — Lignes en construction.*

» Patay à Nogent-le-Rotrou	583.064 85	
» Limite de l'Eure à Rouen. . . .	3.341.654 34	5.322.410 03
» Brou à Savigny	1.147.363 02	
» Evreux-Ville à Navarre.	250.327 82	
» Total général.		37.172.289 70

» non compris les sommes portées pour mémoire et les dépenses » engagées. »

Vu une note complémentaire remise par le syndic à la Commission arbitrale, et relative à la ventilation des subventions applicables au 2e réseau du département d'Eure-et-Loir;

Vu deux demandes dont le syndic a directement saisi la Commission arbitrale, lesquelles portent :

L'une sur le point de départ des intérêts du prix de rachat dont l'Etat doit tenir compte à la Compagnie;

L'autre, sur les indemnités à allouer aux agents de la Compagnie qui perdraient leur position par suite du rachat;

Vu les pièces et documents produits par l'Administration des Travaux publics;

M. le Directeur des chemins de fer, M. le syndic de la faillite, et M. l'Inspecteur des Finances, Hamot, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus :

Fixe au 22 mars 1877, date de l'ouverture de la faillite, le terme auquel elle arrête le montant des dépenses de premier établissement des lignes en exploitation d'Orléans à Saint-Georges (Orléans à Chartres et Chartres à Saint-Georges), Chartres à Auneau, Chartres à Brou, et de la section exploitée de la ligne de la limite du département de l'Eure à Rouen, à l'exclusion des lignes et de la section de ligne en construction, dont le compte d'établissement reste ouver' et fera l'objet d'une disposition spéciale de la sentence;

Et :

En ce qui concerne les dépenses de premier établissement des lignes et de la section de ligne en exploitation :

Considérant que les comptes présentés par le syndic ne sont, pour la majeure partie, que l'expression de divers marchés à forfait comprenant, à la fois, la construction des lignes, la fourniture du ma-

tériel fixe et roulant, les frais généraux et les intérêts pendant la période de construction;

Que ces marchés, conclus entre deux sociétés dont les administrations étaient rattachées par des liens intimes, ont été, en outre, l'objet de remaniements intervenus sous la même influence et insuffisamment justifiés;

Que, par suite, les dépenses portées auxdits comptes ne sauraient être admises comme représentant le prix réel de premier établissement, et que la Commission a les éléments nécessaires pour déterminer ce prix;

En ce qui concerne le matériel roulant et l'outillage des voies :

Considérant que lesdits matériel et outillage, tels qu'ils résultent des états remis à la Commission sous la date du 5 décembre 1877, ont été compris par elle dans les comptes, et qu'ils deviendront, par suite, propriété de l'État lors du rachat des lignes;

En ce qui concerne la fixation des époques auxquelles les lignes auront à supporter les insuffisances de revenu :

Considérant que la mesure adoptée pour les grandes Compagnies, laquelle consiste à porter uniformément les insuffisances au compte de premier établissement jusqu'au 31 décembre de l'année de l'ouverture, quel que soit le nombre de mois qui sépare ces deux termes, pourrait présenter d'injustes anomalies si elle était appliquée aux diverses lignes secondaires qu'il s'agit de racheter, et qu'il convient, s'écartant de la lettre pour se conformer à l'esprit, de fixer à six mois après celui de l'ouverture le délai à observer entre ladite ouverture et la date à partir de laquelle les insuffisances de produit doivent être mises à la charge de l'exploitation;

Qu'en conséquence, ce délai doit être porté, pour la ligne d'Orléans à Saint-Georges, ouverte à l'exploitation, dans toute son étendue, le 4 août 1873, au 1er mars 1874;

Considérant que les lignes de Chartres à Auneau et de Chartres à Brou, ouvertes à la circulation en avril et mai 1876, font partie d'un réseau distinct qui n'est pas encore achevé; mais que les délais fixés par l'acte de concession, pour l'exécution complète de ce réseau étant expirés, il n'est pas possible de continuer à grever le compte d'établissement des insuffisances de revenu résultant d'une exploitation partielle;

Qu'en fixant au 22 mars 1877 l'époque à laquelle ces insuffisances seront mises à la charge de la Compagnie, il sera tenu un compte équitable de la situation;

Considérant qu'il convient pour les mêmes motifs, d'arrêter à la même date les insuffisances de produits à porter au compte d'établissement de la section en exploitation sur la ligne de la limite du département de l'Eure à Rouen;

En ce qui concerne les subventions afférentes aux lignes rachetées :

Considérant qu'il avait été fait recette par la Compagnie, au 22 mars 1877, sur les subventions allouées, pour la ligne d'Orléans à Saint-Georges, par l'Etat, les départements du Loiret et d'Eure-et-Loir, et la ville de Chartres, d'une somme totale de 2,258,916 fr. 65 c., dont 561,000 fr. provenant des annuités payées par le département d'Eure-et-Loir et la ville de Chartres;

Que cette somme étant déduite intégralement des dépenses d'établissement, il y a lieu de faire état à la Compagnie, par voie de compensation, des intérêts qu'a dû supporter le compte d'exploitation par suite de la conversion en annuités d'une partie de la subvention du département d'Eure-et-Loir :

Considérant, d'autre part, que la Compagnie a encaissé, sur les subventions accordées par l'acte de concession du 20 mai 1870, pour l'exécution du 2e réseau du département d'Eure-et-Loir, une somme de 450,000 francs ;

Qu'il convient de déduire du compte d'établissement des lignes de Chartres à Auneau et Chartres à Brou, la totalité de cette somme, attendu qu'elle ne représente qu'une partie de la subvention kilométrique applicable auxdites lignes, en dehors desquelles il n'avait été fait sur le deuxième réseau, aux époques des encaissements, que des dépenses de très-minime importance :

Considérant, en outre, que l'Etat doit être substitué à la Compagnie pour le recouvrement des sommes qui resteront dues sur les subventions des départements et des communes, mais qu'exception doit être faite en ce qui concerne les annuités à la charge du département du Loiret, lesquelles ont été transportées par la Compagnie à un de ses entrepreneurs et sont, d'ailleurs, comprises dans la somme de 2,250,916 fr. 65 c. ci-dessus mentionnée ;

En ce qui concerne les dépenses de parachèvement faites ou à faire postérieurement au 22 mars 1877, avec l'approbation et sous le contrôle de l'Administration :

Considérant que l'Etat en devra le remboursement à la Compagnie ;

En ce qui concerne les approvisionnements de la voie et des magasins :

Considérant qu'il devra être tenu compte à la Compagnie de la valeur de ceux qui existeront au jour de la prise de possession par l'Etat ;

En ce qui concerne la remise des lignes en exploitation :

Considérant que les lignes en exploitation devront être livrées en bon état d'entretien, et que s'il n'était pas satisfait à cette condition, les dépenses devront être évaluées, soit d'un commun accord, soit à dire d'experts, pour être déduites du prix de rachat ; et qu'il devra en être de même pour le matériel roulant et le mobilier garnissant les gares et ateliers de la Compagnie ;

En ce qui concerne les lignes en construction de Patay à Nogent-le-Rotrou, de Brou à Savigny vers Saint-Calais, d'Evreux-ville à Evreux-Navarre, avec raccordement à la gare de l'Ouest, et la section restant à construire sur la ligne de la limite du département de l'Eure à Rouen :

Considérant que la Compagnie ne restera pas chargée d'en achever l'exécution, mais qu'elle a, jusqu'à ce jour, fait et engagé sur ces lignes des dépenses dont le chiffre ne peut être arrêté dès à présent, et qui sont, d'ailleurs, peu importantes ;

Qu'il convient d'ajourner à l'époque de la prise de possession par l'Etat, le règlement définitif des dépenses de construction auxquelles devront s'ajouter les intérêts et frais généraux à évaluer, sauf à allouer, dès à présent, un à-compte à la Compagnie ;

En ce qui concerne les deux demandes ci-dessus visées, présentées par le syndic :

Considérant que la situation à laquelle la convention de rachat a eu pour objet de remédier, s'est prolongée au delà du terme qu'avaient pu prévoir les parties contractantes ;

Qu'il en résulte un dommage pour la Compagnie, dont les produits d'exploitation sont loin de compenser les charges afférentes aux lignes exploitées ;

Que le syndic demande qu'en compensation, le point de départ des intérêts du prix de rachat soit fixé au 30 juin 1877, ou à telle autre date à déterminer équitablement, et qu'il paraît juste de tenir compte, dans une certaine mesure, de cette réclamation :

Considérant qu'une indemnité égale à treize mois de traitement a été admise dans les conventions de rachat passées avec d'autres Compagnies, pour ceux de leurs agents qui ne seraient pas conservés dans leur emploi, et qu'il paraît équitable d'allouer à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen le bénéfice de cette disposition :

Mais, considérant que la Commission arbitrale n'a pas qualité pour décider sur ces questions et ne peut que les recommander à l'équité de M. le Ministre des Travaux publics;

Dit :

1° Que le prix de rachat des lignes, en exploitation, d'Orléans à Saint-Georges, Chartres à Auneau, Chartres à Brou, et de la section exploitée sur la ligne de la limite du département de l'Eure à Rouen, y compris le matériel roulant et l'outillage des voies, tels qu'ils ont été spécifiés sur les états remis à la Commission arbitrale le 5 décembre 1877, le mobilier des gares, stations, ateliers et bureaux, et les immeubles qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de ces lignes, est fixé à la somme de *vingt-sept millions sept cent quatre-vingt mille six cent trente-huit francs et un centime* (27,780,638 fr. 01 c.), déduction faite des produits divers et des subventions, lesquelles, au 22 mars 1877, s'élèvent à 2,708,016 fr. 65 c. ;

2° Que la Compagnie sera tenue de livrer en bon état d'entretien les lignes, les bâtiments, ainsi que le matériel roulant, faute de quoi il sera procédé, d'un commun accord ou à dire d'experts, à l'évaluation des dépenses à faire pour remplir cette condition, lesquelles dépenses seront déduites du prix de rachat :

3° Qu'il sera tenu compte à la Compagnie de la valeur des approvisionnements de la voie et des magasins au jour de la prise de possession par l'Etat, cette valeur étant fixée d'un commun accord ou à dire d'experts ;

4° Que l'Etat devra le remboursement à la Compagnie, après justification des dépenses de parachèvement qui auront été ou seront faites postérieurement au 22 mars 1877, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'Administration ;

5° Qu'il sera déduit du prix de rachat ci-dessus fixé, lors du règlement à intervenir aux époques déterminées par la convention, les sommes que la Compagnie aura reçues postérieurement au 22 mars 1877, sur les subventions applicables aux lignes dont il s'agit ;

5° Que réserve est faite, au profit de l'État, du complément des sommes qui, aux termes des actes de concession, devaient être versées à la Compagnie par le département d'Eure-et-Loir et la ville de Chartres, pour l'exécution des lignes rachetées, ainsi que toutes autres sommes qui pourraient être dues à la Compagnie à raison de l'établissement desdites lignes;

7° Que le règlement des dépenses d'établissement faites par la Compagnie, sur les lignes en construction, sera arrêté ultérieurement soit à l'amiable, soit par experts;

Que, toutefois, il sera remis à la Compagnie, à valoir sur lesdites dépenses, un à-compte de *six cent mille francs* (600,000 francs), payable dans les conditions de l'article 3 de la convention du rachat;

8° Que les demandes de la Compagnie, relatives à l'époque à partir de laquelle courront les intérêts de sa créance sur l'État, et aux indemnités à allouer à ceux de ses employés qui ne seront pas maintenus, se recommandent à l'équité de M. le Ministre des Travaux publics.

Fait à Paris, le 11 février 1878.

Les Membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD,
VARROY,
DE MAISONNEUVE.

ÉVALUATION du prix réel de premier établissement de l'infrastructure de la ligne de Clermont à Tulle et de l'embranchement d'Eygurande à ou près Vendes.

SENTENCE ARBITRALE

La Commission arbitrale instituée par la convention qui a été passée, le 16 avril 1877, entre M. le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle, d'autre part, pour le rachat de la ligne et de l'embranchement concédés à ladite Compagnie :

Vu les articles 1, 2, 3 et 5 de la convention, lesquels sont ainsi conçus :

« Article premier. — La Compagnie de Clermont à Tulle cède à » l'Etat les lignes dont elle est concessionnaire, savoir :

» 1° La ligne de Clermont à Tulle ;

» 2° L'embranchement d'Eygurande à ou près Vendes.

» Ladite cession comprenant les terrains acquis, les ouvrages » exécutés, le matériel fixe, les matériaux approvisionnés, et géné- » ralement tous les meubles et immeubles acquis par la Compagnie » et qui sont, soit des dépendances, soit des accessoires de ces » lignes.

» Art. 2. — Les lignes rachetées seront évaluées conformément » aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après » leur prix réel de premier établissement.

» La Commission arbitrale chargée de l'estimation des lignes ci- » dessus sera composée de :

» M. Reynaud, inspecteur général des ponts et chaussées :

» M. Varroy, sénateur, ingénieur des ponts et chaussées ;

» M. de Maisonneuve, inspecteur général des finances.

» Lesdits arbitres statueront définitivement et sans appel.

» Art. 3. — Ladite Commission déterminera le prix de rachat » comme si les travaux d'infrastucture des lignes composant le ré- » seau étaient complétement achevés et mis en état de réception, con- » formément aux prescriptions des actes de concession.

» L'achèvement de ces lignes devra avoir lieu dans un délai de » deux ans, pour la ligne principale, et de trois ans pour l'embranche- » ment, à partir de la promulgation de la loi portant approbation » de la présente convention.

» Si la Compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux » seront terminés par l'Etat ou par la Compagnie qu'il se sera subs- » titué, et le montant de ces travaux sera retenu sur le prix déter- » miné comme il a été dit ci-dessus.

» Art. 5. — A partir de la promulgation de la loi portant appro- » bation de la présente convention, la Compagnie recevra :

» 1° Dans un délai de trois ans, et par paiements trimestriels égaux, » avec intérêt simple à 5 0/0, et suivant les bases adoptées par la » Commission arbitrale, le remboursement des dépenses faites par » elles jusqu'au jour de ladite promulgation, déduction faite des » subventions reçues jusqu'à ladite époque ;

« 2° Le remboursement, sur les mêmes bases et par semestre, » des dépenses dont elle fournira régulièrement la justification.

» Le solde qui pourrait rester dû à la Compagnie, après livraison » de ses lignes, lui sera remboursé en huit termes trimestriels égaux, » avec intérêt simple à 5 0/0 l'an.

» L'État se réserve de faire effectuer les règlements qui précèdent » par la Compagnie à laquelle il rétrocéderait ultérieurement ses » droits. »

Vu le décret du 30 avril 1870, prescrivant la mise en adjudication de la ligne et de l'embranchement dont il s'agit, et la loi du 3 août 1872, approuvant l'adjudication prononcée le 18 juin 1870;

Vu le bilan de la Compagnie au 30 juin 1877;

Vu les pièces produites par la Compagnie, et notamment un état récapitulant, comme suit, les dépenses faites et à faire pour l'exécution des travaux d'infrastructure de la ligne et de l'embranchement ci-dessus mentionnés :

NATURE DES DÉPENSES	DÉPENSES
« 1° Tout le réseau, moins la partie de Largnac » à Vendes :	
» Frais généraux d'administration centrale et » intérêts des capitaux pendant la construction.	6.066.218 fr. 56 c.
» Frais d'études et de surveillance.....	2.769.467 88
» Acquisition des terrains.....	4.869.973 86
» Travaux.....	40.967.288 80
	54.672.949 fr. 10 c.
« Section de Largnac à Vendes.....	985.170 »
« Total général.....	55.658.119 fr. 10 c.

sans déduction pour les termes encaissés sur la subvention de l'État;

Vu les documents produits par l'administration des travaux publics;

M. le directeur des chemins de fer, MM. les représentants de la Compagnie, et M. l'inspecteur des finances Hamot, qui a été chargé de l'examen des livres de la Compagnie, entendus;

Fixe au 30 juin 1877 le terme auquel elle arrête le montant des dépenses de premier établissement, remboursables à la Compagnie dans un délai de trois ans et par paiements trimestriels égaux, en conformité du paragraphe 1er de l'article 5 de la convention.

Se réservant de statuer, à part, sur le chiffre des dépenses faites ou à faire, postérieurement au 30 juin, pour l'achèvement des travaux d'infrastructure dont le prix total doit être déterminé par la Commission;

Et :

En ce qui concerne les dépenses pour acquisition de terrains :

Considérant que les demandes de la Compagnie paraissent acceptables;

En ce qui concerne les travaux d'infrastructure, lesquels comprennent les terrassements, ouvrages d'art, déviations et dérivations, passages à niveau et maisons de garde :

Considérant que le décompte produit par la Compagnie est l'expression d'un marché onéreux, passé à forfait avec un capitaliste, devenu entrepreneur général de l'infrastructure, à la condition de se rendre propriétaire de la majeure partie des actions et de supporter tous les frais antérieurs au fonctionnement régulier de la Compagnie ;

Que ce marché ne saurait être admis comme base d'évaluation des dépenses de construction proprement dites, et que la Commission a les éléments nécessaires pour déterminer le montant de ces dépenses, auxquelles il conviendra d'ailleurs d'ajouter une somme représentative des frais qui ont pu être utilement faits antérieurement à la constitution de la Société ;

En ce qui concerne les frais d'études et de surveillance des travaux, ainsi que les frais d'administration centrale :

Considérant que les dépenses portées dans les écritures au 30 juin 1877 ne sont pas exagérées, et qu'il y a lieu de les admettre ; mais que les demandes pour dépenses de même nature restant à faire jusqu'au complet achèvement des travaux ne sauraient être acceptées dans leur intégralité ;

En ce qui concerne les intérêts à comprendre dans le compte d'établissement au 30 juin 1877 :

Considérant que la réduction dont les dépenses de construction ont été reconnues passibles doit entraîner une diminution correspondante dans les charges d'intérêts ;

Qu'il y a lieu, d'autre part, de tenir compte à la Compagnie des intérêts courus et non échus au 30 juin 1877 ;

En ce qui concerne les intérêts sur le compte d'établissement au 30 juin 1877, à partir de cette date jusqu'au jour de la promulgation de la loi approuvant le rachat ;

Considérant qu'il convient d'allouer à la Compagnie une somme représentant lesdits intérêts, et que la Commission est en mesure d'en déterminer le montant ;

En ce qui concerne les intérêts afférents aux dépenses restant à faire à la date du 30 juin 1877 :

Considérant que le mode de paiement prévu au paragraphe 2 de l'article 5 de la convention ne tient pas compte à la Compagnie de l'intérêt des capitaux qu'elle est obligée d'avancer, jusqu'aux époques fixées par ledit article, pour le remboursement des dépenses semestrielles, et qu'il y a lieu de comprendre, de ce chef, au compte d'établissement une somme que la Commission est en train d'évaluer ;

Dit :

1° Que les dépenses faites par la Compagnie jusqu'au 30 juin 1877, y compris les intérêts courus à ladite date et les frais de toute nature sont arrêtés à la somme de onze millions quarante-trois mille neuf cent quatorze francs soixante-dix-sept cent. (11,043,914 fr. 77 c.),

déduction faite des produits divers et des subventions encaissées, lesquelles s'élèvent à 6,998,750 francs;

2° Qu'il sera, de plus, payé à la Compagnie, dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 5 de la convention, une somme de cinquante-cinq mille francs (55,000 francs.) par mois, à compter du 1er juillet 1877 jusqu'au jour de la promulgation de la loi approuvant le rachat, cette allocation représentant les intérêts de la somme ci-dessus arrêtée;

3° Que les dépenses faites et à faire, à partir du 1er juillet 1877, pour l'achèvement des travaux d'infrastructure de la ligne de Clermont à Tulle et de l'embranchement d'Eygurande à ou près Vendes, remboursables à la Compagnie dans les conditions du paragraphe 2 et de l'article 5 de la convention, sont arrêtées à la somme de vingt-deux millions neuf cent quarante-cinq mille quatre cent cinquante cinq francs vingt-trois centimes (22,945,455 fr. 23 c.), ladite somme comprenant les frais d'étude et de surveillance, les frais généraux et les intérêts du fonds de roulement;

4° Qu'il sera déduit, lors des paiements d'à-comptes semestriels à effectuer à la Compagnie, aux termes de l'article 5 de la convention, le montant des subventions que la Compagnie aurait reçues postérieurement au 30 juin 1877, augmenté des intérêts, à 6 0/0, courus du jour de leur encaissement;

5° Que l'Etat ne payera à la Compagnie le dernier terme du prix de rachat qu'après justification, par elle, de sa libération au regard des propriétaires dépossédés.

Fait à Paris, le 18 février 1878.

Les Membres de la Commission arbitrale,

Signé : REYNAUD,
VARROY,
DE MAISONNEUVE.

LOI DE RACHAT DES DIX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

LOI portant : 1° Incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général; 2° approbation de conventions passées entre le Ministre des Travaux publics et diverses Compagnies de chemins de fer.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier.— Sont et demeurent incorporés au réseau des chemins de fer d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local ci-après dénommés :

Compagnie des Charentes.

1° De Bordeaux à la Sauve.
2° De Confolens à Exideuil.

Compagnie d'Orléans à Rouen.

3° D'Orléans à Chartres.
4° De Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure).
5° De Chartres à Auneau.
6° De Chartres à Brou.
7° De Patay à Nogent-le-Rotrou.
8° De Brou à Savigny, vers Saint-Calais.
9° De la limite du département de l'Eure à Rouen.
10° D'Evreux-Ville à Evreux-Navarre, avec raccordement à la gare de l'Ouest.

Compagnie de Poitiers à Saumur.

11° De Neuville à Saumur.

Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes.

12° De Montreuil-Bellay à Angers.
13° De Faye à Chalonnes.

Compagnie des Chemins Nantais.

14° De Nantes à Machecoul, avec raccordement de la gare de la Prairie-au-Duc avec la gare de la Compagnie d'Orléans à Nantes.
15° De Sainte-Pazanne à Painbœuf.
16° De Saint-Hilaire à Pornic.
17° De Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Croix-de-Vie.

Il sera statué, par décret rendu en Conseil d'Etat, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux départements

Art. 2. — Sont approuvées les conventions provisoires annexées à la présente loi passées entre le Ministre des travaux publics et les Compagnies de chemins de fer ci-après désignées, savoir :

Le 31 mars 1877, avec la Compagnie des Charentes.
Le 22 mai 1877, avec la Compagnie de la Vendée.
Le 21 avril 1877, avec la Compagnie de Bressuire à Poitiers.
Le 26 avril 1877, avec la Compagnie de Saint-Nazaire au Croisic.
Le 26 avril 1877, avec la Compagnie d'Orléans à Châlons.
Le 16 avril 1877, avec la Compagnie de Clermont à Tulle.
Le 12 juin 1877, avec le syndic de la faillite de la Compagnie d'Orléans à Rouen.
Le 31 mars 1877, avec la Compagnie de Poitiers à Saumur.
Le 19 avril 1877, avec la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes.
Le 26 avril 1877, avec la Compagnie des Chemins de fer Nantais.

Cette approbation est donnée sous les réserves contenues aux articles 5 et 6 ci-après.

Art. 3. — Une loi de finances créera les ressources à l'aide desquelles il sera pourvu :

1° Au paiement, en capital et intérêts, de la partie du prix de rachat exigible, pour les dépenses arrêtées à la date du 30 juin 1877, dont le montant se trouvera fixé par les sentences arbitrales ;

2° Au paiement de certains travaux dont l'achèvement a été réservé, par les conventions, aux Compagnies rachetées ;

3° Au paiement des travaux que le Ministre des travaux publics, par suite des conventions, sera autorisé à faire exécuter directement sur les lignes rachetées.

Art. 4. — En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'État, le Ministre des travaux publics assurera l'exploitation provisoire de ces lignes, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor.

Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées.

La loi de finances prévue à l'article 3 ci-dessus, créera également les ressources à l'aide desquelles il serait fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des lignes dont il s'agit.

Art. 5. — Les concessionnaires actuels continueront l'exploitation de ces mêmes lignes jusqu'au jour où le Ministre des travaux publics sera en mesure, par les moyens prévus à l'article ci-dessus, de les décharger de cette obligation, sans que cet état transitoire puisse être prolongé plus de six mois après la promulgation de la présente loi.

Art. 6. — Lors de la remise des lignes à l'Etat, après ratification définitive des conventions et des sentences par les assemblées générales d'actionnaires ou par les syndics de faillite dûment autorisés, le Ministre des travaux publics retiendra, sur le prix de vente, *la somme jugée nécessaire pour garantir l'Etat*, laquelle ne sera payée qu'après la production d'un procès verbal de remise constatant que l'Etat est effectivement entré en possession de toutes les livraisons prévues, et dans les conditions stipulées par les sentences arbitrales.

Art. 7. — L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi et des sentences arbitrales prévues dans ces conventions ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Versailles, le 18 mai 1878.

Maréchal DE MAC-MAHON,
duc de Magenta.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

C. DE FREYCINET.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Paris, le 24 mai 1878.

Monsieur le Président,

La loi du 18 mai courant, relative au rachat d'un certain nombre de chemins de fer secondaires, porte, en son article 4, « qu'en attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis ces chemins de fer, le Ministre des travaux publics en assurera l'exploitation provisoire à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor » et que « des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées. »

Les deux projets de décrets ci-joints, préparés par le comité consultatif des chemins de fer (1), ont pour but de satisfaire à cette double prescription.

Le premier de ces décrets organise l'administration provisoire des lignes rachetées, tant au point de vue de leur exploitation que de la continuation des travaux; le second, présenté de concert avec mon collègue M. Léon Say, détermine les règles à suivre dans le service financier de l'exploitation.

Le point de vue auquel nous nous sommes placés, mon collègue des finances et moi, a été de créer un état provisoire qui pût prendre fin ou durer, à la volonté du Parlement, sans apporter aucune perturbation, ni dans l'ensemble des services, ni dans l'intérieur même du service à constituer. En un mot, il fallait que ce service particu-

---

(1) Le comité consultatif est composé de la manière suivante :
MM. Aucoc, président de section au conseil d'Etat, président.
Collignon, conseiller d'Etat.
Ozenne, conseiller d'Etat, secrétaire général du ministère de l'agriculture et du commerce.
de Cools, général de brigade, président de la commission militaire supérieure des chemins de fer.
Bouchard (Léon), conseiller-maître à la cour des comptes.
de Maisonneuve, inspecteur général des finances.
Lefébure de Fourcy, inspecteur général des mines en retraite.
Meissonnier, inspecteur général des mines.
Martin, inspecteur général des ponts et chaussées.
Kleitz, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite.
comte de Ruoz, inspecteur général des chemins de fer.
Chassinat, administrateur des postes.
Gilly, ancien chef de la division de l'exploitation des chemins de fer.
comte de Fránqueville, maître des requêtes au conseil d'Etat.
Chauchat, maître des requêtes au conseil d'Etat.
En outre, des membres qui précèdent, MM. Couder, sous-directeur à la comptabilité générale des finances, et Pinchault de la Martinière, conseiller à la cour des comptes, ont pris part à l'élaboration du décret financier.

lier formât une sorte d'annexe à nos administrations, qui pût fonctionner à côté d'elles d'une manière indépendante et sans autre lien que celui d'un contrôle exact et rigoureux. Mais il fallait que l'autonomie du service particulier fût respectée, de telle sorte qu'à un moment donné, sa disparition, par suite de son retour à l'industrie privée, n'entraînât aucun remaniement ni aucun déplacement de personnel et d'attributions. Dès lors, toute idée de personnel d'Etat affecté à l'exploitation des lignes devait être écartée, comme aussi toute confusion entre les recettes et les dépenses de cette exploitation avec le budget général de l'Etat. Par la combinaison que nous avons adoptée, et qui se trouve développée dans les décrets, nous croyons avoir évité tout inconvénient de ce genre et rendu possible, à chaque instant, la transformation que le législateur a entendu réserver.

En même temps, nous avons rencontré un autre avantage, qui est d'éviter les complications auxquelles ont souvent donné lieu les tentatives d'exploitation par l'État. C'est avec raison, en effet, qu'on a fait ressortir les lenteurs et la gêne excessive qui résultent de l'ingérence directe de l'Etat dans les mille détails d'une opération en grande partie commerciale. La création d'un conseil d'administration investi d'attributions analogues à celles des conseils d'administration des Compagnies permettra à l'Etat de se tenir, en quelque sorte, en dehors d'une sphère qui ne paraît pas faite pour lui. Il n'interviendra, ainsi qu'il le fait, du reste, vis-à-vis des chemins de fer concédés, que pour contrôler, approuver les marches des trains, homologuer les tarifs, assurer l'application des lois et règlements. Pour bien marquer cette dernière partie de son rôle, nous avons tenu à laisser subsister dans toute son intégrité, l'organisation du service du contrôle tel qu'il fonctionne sur les autres réseaux. Le public trouvera donc sur les lignes provisoirement exploitées par l'Etat, les mêmes garanties et la même protection, à l'égard du personnel exploitant, que si ces lignes n'avaient pas changé de mains. Il pourra, en toutes circonstances, recourir à la même autorité et défendre ses droits dans les mêmes formes et suivant les mêmes règles que sur l'universalité du réseau français.

Nous espérons avoir ainsi résolu le problème de rendre insensible, pour le public, la transmission qui va s'opérer dans les lignes rachetées, comme celle qui s'opérera plus tard quand elles feront retour à l'industrie privée. Il n'y aura de changé que quelques fonctionnaires placés à la tête de la direction, mais tout l'ensemble du personnel et de l'organisation resteront absolument les mêmes.

Il y a peu de choses à ajouter sur le décret financier. Ses dispositions éminemment techniques et fort détaillées s'expliquent d'elles-mêmes. Les nécessités de la comptabilité publique obligent, en certains cas, à libeller les prescriptions pour des périodes annuelles. Mais ce n'est là qu'une forme qui n'entraîne à rien quant à la durée réelle du système.

En attendant que les bases d'un régime définitif soient fixées, il importe de ne pas écarter le concours, même transitoire, de l'industrie privée. En conséquence, le décret d'organisation dispose que le conseil d'administration pourra, aver l'assentiment du Ministre des travaux publics, passer des traités pour l'exploitation partielle ou totale des lignes. Il est entendu que ces traités seront provisoires, de

manière à ne pas engager la volonté du Parlement, quand il sera appelé à se prononcer sur la solution finale à intervenir.

J'ai à peine besoin d'ajouter que les décrets ci-joints ont, vu leur importance, été soumis au conseil des ministres, avant de vous être présentés. J'ose croire, après cette dernière épreuve et l'élaboration approfondie qu'ils ont subie au sein du comité, que vous pouvez avec confiance les revêtir de votre signature.

Agréez, monsieur le Président, l'expression de mon dévouement respectueux.

Le Ministre des travaux publics,
C. DE FREYCINET.

Approuvé :

Le Président de la République française,
Maréchal DE MAC MAHON,
duc de Magenta.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 18 mai 1878, portant : 1° incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général ; 2° approbation des conventions passées entre le Ministre des travaux publics et plusieurs Compagnies de chemins de fer, notamment le premier paragraphe de l'article 4 de ladite loi ainsi conçu :

« En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'Etat, le Ministre des travaux publics assurera l'exploitation provisoire de ces lignes à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor ; »

Vu la loi du 15 juillet 1845, notamment l'article 22, qui spécifie la responsabilité de l'Etat, dans le cas où il exploiterait directement ;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer ;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — Les lignes de chemins de fer déjà exploitées ou à construire, qui sont comprises dans la loi du 18 mai 1878 seront, au fur et à mesure de leur remise à l'Etat, considérées provisoirement comme formant un seul et même réseau, sous la dénomination de *Chemins de fer de l'Etat*.

Art. 2. — Ce réseau provisoire, à l'exception des lignes ou portions de lignes dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés,

formera un service distinct, qui sera confié, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, à un conseil d'administration de neuf membres, nommés par décret du Président de la République.

Art. 3. — Les lignes ou portions de lignes dont l'infrastructure est à terminer resteront dans les attributions de l'administration centrale des travaux publics, chargée d'en poursuivre l'exécution.

Ces lignes, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux d'infrastructure, seront remises par section à l'administration du réseau provisoire. La remise s'effectuera suivant les règles adoptées dans les cas semblables pour les chemins de fer concédés.

Il sera pourvu à l'execution des travaux de superstructure et des travaux complémentaires de premier établissement, par les soins de l'administration du réseau provisoire, au moyen des ressources accordées par le Ministre des travaux publics et conformément à ses décisions.

TITRE II

EXPLOITATION PROVISOIRE

Art. 4. — Le conseil d'administration prévu à l'article 2 exercera, pour l'exploitation provisoire des lignes, et sous les réserves contenues au présent décret, les attributions analogues à celles des conseils d'administration des chemins de fer concédés. Il aura notamment le pouvoir :

1° De nommer et révoquer, sur la proposition du directeur, tous les agents et employés ;

2° De fixer ou modifier les tarifs de toute nature, sous réserve de l'homologation ministérielle ;

3° D'approuver les réglements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances ;

4° D'approuver les marchés et traités relatifs aux divers services ;

5° De diriger l'administration financière conformément aux règles posées par le décret spécial à ce service ;

6° D'autoriser toutes actions judiciaires.

Un arrêté ministériel fixera le mode de fonctionnement de ce conseil et réglera ses raprorts avec l'administration centrale des travaux publics, ainsi que les justifications qu'il aura à lui fournir.

Art. 5. — Le conseil d'administration pourra, avec l'autorisation du Ministre des travaux publics, passer des traités pour l'exploitation d'une partie ou de la totalité des lignes du réseau.

Ces traités seront soumis par le Ministre à l'examen du comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — La direction des services administratifs et techniques sera confiée à un directeur relevant immédiatement du conseil d'administration et nommé par décret, sur la proposition du Ministre des travaux publics, après avis de ce conseil.

Le directeur sera choisi parmi les membres des corps des ponts et chaussées ou des mines.

Il assistera aux séances du conseil d'administration, avec voix consultative.

Il aura sous ses ordres le personnel des divers services, à l'exception de ceux qui relèvent directement du conseil.

Il exercera, en matière financière, les attributions déterminées par le décret spécial prévu à l'article 10. Il passera les marchés et les traités, consentira les transactions et suivra les actions judiciaires, en exécution des délibérations du conseil d'administration. Il fera tous actes conservatoires. Il signera la correspondance.

Art. 7. — L'organisation des services comprendra:

Un chef de l'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure, pour les lignes à mettre en exploitation, ainsi qu'il est dit à l'article 3.

Ces trois chefs de service seront nommés par le Ministre des travaux publics, après avis du conseil d'administration.

Art. 8. — L'exploitation provisoire par l'Etat s'effectuera en conformité des lois et réglements en vigueur. Elle sera régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Toutefois, les tarifs actuellement adoptés sur les diverses lignes, en vertu de leurs cahiers des charges primitifs, continueront d'être appliqués jusqu'à ce qu'ils aient été régulièrement modifiés, selon les dispositions du titre V de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 9. — Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions qui seront données par le Ministre des travaux publics, devront être régulièrement publiées par semaine.

Art. 10. — L'organisation du service financier de l'exploitation provisoire par l'Etat sera réglée par un décret spécial, rendu sur la proposition des Ministres des travaux publics et des finances.

Art. 11. — Les divers agents actuellement employés sur les lignes rachetées seront, sauf le cas de mauvais service ou de suppression d'emploi, conservés dans la situation qu'ils occupent ou dans une situation analogue, compatible avec la presente organisation.

Ces agents, ainsi que ceux qui pourraient être ultérieurement attachés au service des lignes rachetées, seront, pendant la durée de leur service, considérés comme agents temporaires de l'Etat.

Les fonctionnaires et agents appartenant aux administrations publiques qui seront employés sur le réseau des chemins de fer de l'Etat seront considérés comme étant en service détaché.

Art. 12. — Des arrêtés du Ministre des travaux publics, rendus sur la proposition du conseil d'administration, détermineront:

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles, attribuées aux divers emplois ainsi que le montant des jetons de présence des administrateurs;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 0/0 de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent point les primes d'économie

des mécaniciens et chauffeurs, qui sont fixées par le conseil d'administration.

En attendant que ces arrêtés aient été rendus, les fonctionnaires et agents seront rétribués d'après les bases appliquées sur les lignes rachetées, sauf les modifications proposées par le conseil et approuvées par le Ministre.

TITRE III

CONTROLE DE L'ADMINISTRATION CENTRALE DES TRAVAUX PUBLICS

Art. 13. — Le contrôle de l'Etat s'exercera sur le réseau des lignes rachetées, comme sur les autres réseaux d'intérêt général, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents du contrôle relevant directement de l'administration centrale des travaux publics.

TITRE IV

DISPOSITION TRANSITOIRE

Art. 14. — La remise à l'Etat des lignes exploitées ou dont l'infrastructure est terminée s'effectuera contradictoirement entre les représentants de chacune des Compagnies et les représentants du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

Un agent supérieur du contrôle, désigné par le Ministre des travaux publics, sera présent à la remise et veillera à ce que les intérêts de l'Etat soient sauvegardés. Le procès-verbal de remise, revêtu des signatures des trois parties intervenantes, sera immédiatement adressé à l'administration centrale des travaux publics, chargée de poursuivre la liquidation des comptes et le réglement définitif avec les représentants de la Compagnie cédante.

La remise des lignes ou portions de lignes dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés, s'effectuera entre les représentants des Compagnies cédantes et les agents du contrôle de l'Etat.

Art. 15. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Versailles, le 25 mai 1878.

Maréchal DE MAC MAHON,
duc de Magenta.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,
C. DE FREYCINET.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 18 mai 1878, portant : 1° incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général; approbation des conventions passées entre le Ministre des travaux publics et plusieurs compagnies de chemins de fer, notamment le 2e paragraphe de l'article 4 de ladite loi ainsi conçu :

« Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées; »

Vu le décret, en date de ce jour, qui organise l'administration provisoire des lignes rachetées par l'Etat, et notamment l'article 10 ainsi conçu :

« L'organisation du service financier de l'exploitation provisoire par l'Etat sera réglée par un décret spécial rendu sur la proposition des Ministres des travaux publics et des finances; »

Vu le décret du 1er mai 1862, portant règlement général sur la comptabilité publique;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer;

Sur le rapport des Ministres des travaux publics et des finances,

Décrète :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — L'organisation financière du service distinct constitué, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de l'Etat, en vertu du décret susvisé en date de ce jour, est établie d'après les règles ci-après.

Art. 2. — L'administration financière du service est confiée au conseil créé par l'article 2 du même décret.

Le directeur des chemins de fer de l'Etat est chargé d'assurer l'exécution des décisions du Conseil d'administration.

TITRE II

BUDGET ET CRÉDITS — RECETTES ET DÉPENSES

Art. 3. — Les recettes se composent :

1° Des produits d'exploitation;

2° Des produits du domaine et de la vente des objets mobiliers;

3° Du produit des locations du matériel;

4° Des recettes diverses et accidentelles;

5° Des prélèvements opérés sur le crédit ouvert au budget du ministère des travaux publics pour parer, s'il y a lieu, à l'insuffisance des produits de l'exploitation.

Art. 4. — Les dépenses comprennent :

1° Les traitements, indemnités, primes et gratifications du personnel de l'administration et de l'exploitation;

2° Les salaires d'ouvriers;

3° L'entretien et le renouvellement de la voie, du matériel fixe et du matériel roulant;

4° L'entretien et le renouvellement du mobilier des bureaux, gares et stations;

5° L'entretien et les grosses réparations des immeubles ;
6° Les frais de bureau et les frais d'impressions ;
7° Les frais de chauffage et d'éclairage des trains, gares, stations et bureaux ;
8° Les approvisionnements généraux du service ;
9° Les dépenses d'exploitation résultant des réglements de compte avec les compagnies de chemins de fer, françaises ou étrangères, et les autres entreprises de transport par terre et par eau ;
10° Le montant des condamnations et transactions, les frais judiciaires et autres ;
11° Les restitutions pour taxes et droits indûment perçus, les indemnités pour avaries, pertes, retards ou toute autre cause se rattachant à l'exploitation ;
12° Les impôts ;
13° Le versement au Trésor des perceptions opérées pour son compte ;
14° Les dépenses extraordinaires et imprévues et les assurances, s'il y a lieu ;
15° Le versement au Trésor des excédants de recette.

Art. 5. — Le budget annuel des chemins de fer de l'État, comprenant les prévisions des recettes et des crédits nécessaires aux dépenses ci-dessus énumérées, est établi par le conseil d'administration et soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics.
Le Ministre ouvre, sur la demande du même conseil, les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer ou à payer des exercices clos.

Art. 6. — Le Conseil d'administration met à la disposition du directeur tout ou partie des crédits qui lui sont ouverts par le budget ou par des décisions spéciales du Ministre des travaux publics.
Le directeur délègue ces crédits, selon les besoins, aux chefs des trois services : de l'exploitation, du matériel et de la traction, de la voie et des bâtiments.

Art. 7. — Le service de trésorerie, comprenant toutes les opérations étrangères au budget, sera réglé par des instructions ministérielles, après avis du Conseil d'administration.

TITRE III

EXÉCUTION DES SERVICES

Art. 8. — Aucun service n'est fait, aucune dépense n'est engagée, aucune recette n'est effectuée qu'en vertu des autorisations du Conseil d'administration.
En ce qui concerne les approvisionnements, les travaux, les services de correspondance, de réexpédition, de factage et de camionnage, le conseil, dans les limites qui seront tracées par un arrêté ministériel, décide, s'il y a lieu, de procéder par voie d'adjudication publique ou restreinte, de traiter à l'amiable, d'exécuter les travaux en régie ou de faire les achats sur simple facture ; il approuve, dans les limites fixées par le même arrêté, les adjudications, traités et marchés.

TITRE IV

DÉLIVRANCE DES TITRES DE PERCEPTION ET ORDONNANCEMENT DES DÉPENSES

Art. 9. — Aucune somme n'est portée en recette à titre définitif, par le caissier général des chemins de fer de l'Etat dont il sera parlé ci-après, qu'en vertu d'un titre de perception délivré par le directeur ou, en vertu de sa délégation, par un chef de service.

Le directeur et les chefs de service tiennent écriture des titres de perception qu'ils ont délivrés, des recouvrements faits et des restes à recouvrer.

Art. 10. — Aucune dépense du budget spécial des chemins de fer de l'Etat ne peut être acquittée, si elle n'a été préalablement ordonnancée par le directeur, ou mandatée, en vertu d'une ordonnance de délégation, par le chef de service compétent.

Le directeur et les chefs de service observent, pour la rédaction et l'émission de leurs ordonnances ou mandats et la tenue de leurs écritures, les règles tracées aux ordonnateurs par le règlement de comptabilité du ministère des travaux publics. Les chefs de service rendent les comptes mensuels et annuels prescrits par les articles 303 à 305 du décret du 31 mai 1862.

TITRE V

PERCEPTION DES RECETTES ET PAIEMENT DES DÉPENSES

Art. 11. — Un fonctionnaire, ayant le titre de « caissier général des chemins de fer de l'Etat », placé sous la direction administrative et la surveillance du Conseil d'administration, est chargé de centraliser les recettes et les dépenses effectuées dans les gares et stations, d'opérer lui-même les recettes dont le recouvrement lui est confié et d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse. Il est justiciable de la Cour des Comptes.

Cet agent, nommé par décret, sur la proposition des Ministres des travaux publics et des finances, après avis du Conseil d'administration, est tenu de fournir un cautionnement en rentes sur l'Etat, calculé sur le pied de cinq fois ses émoluments.

Art. 12. — La perception des droits et produits et le paiement des dépenses sont effectués, dans les gares et stations, par les agents que désigne le Conseil d'administration, sur la proposition du directeur, pour y remplir les fonctions de receveurs.

Ces agents fournissent un cautionnement dont la nature et la quotité seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Ils ne doivent acquitter aucune dépense sans un mandat d'un ordonnateur, visé par le caissier général des chemins de fer de l'Etat.

Toutefois, le directeur et les chefs de service peuvent les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au paiement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir le mandatement, au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, s'il y a lieu, de pièces justificatives.

Ces agents adressent au caissier géné
époques périodiques, une situation de leu
accompagnée des pièces qui justifient l
dants disponibles.

Ils y joignent les espèces et valeurs

Art. 13. — Une instruction du Minis
minera, dans les conditions établies p
31 mai 1862, les services pour lesquels
à titre de régisseurs, des avances de fo
d'emploi dans les délais prescrits.

Art. 14. — Le caissier général des ch
des sommes dont il doit opérer le reco
gnés comme receveurs dans les gares
de perception qui lui sont transmis p
pétents.

Il est également responsable des dépe
par ces mêmes agents, ainsi que des
règles indiquées au quatrième alinéa de
chées à sa gestion personnelle.

Art. 15. — Le caissier général des
pendre le paiement des ordonnances e
sentés:

1° Si ces ordonnances ou mandats n
crédit régulièrement ouvert, ou s'ils exc

2° S'il y a omission ou irrégularité ma
ficatives qui doivent être produites par

Tout refus ou retard doit être motivé,
diatement délivrée par le caissier généra
ou du mandat, lequel en réfère à l'ordo

Si celui-ci requiert par écrit et sous sa
outre au paiement, le caissier général y
suivant les[illegible] les indiquées à l'article 9

TITRE VI

ÉCRITURE

Art. 16. — La comptabilité du caissie[illegible] chemins de fer de l'Etat est tenue en partie double. Les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations emploient seulement des livres de détail ou de premières écritures, suivant les règles de la comptabilité en partie simple.

La forme des livres, registres et autres documents de comptabilité est déterminée: pour le caissier général, par les instructions du Ministre des finances, de concert avec le Ministre des travaux publics; pour les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, par les instructions du Conseil d'administration.

TITRE VII

CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

Art. 17. — Le Conseil d'administration délègue un ou plusieurs de ses membres pour arrêter, à l'expiration de chaque mois, et vé-

rifier, en fin d'année, la situation de la caisse et du portefeuille du caissier général.

Art. 18. — Des contrôleurs de l'exploitation et de la comptabilité, dont le nombre ainsi que les attributions seront déterminés par le règlement organique du service, sont chargés de surveiller l'exacte perception des taxes, de vérifier, au moins une fois par mois, la comptabilité et les caisses des gares et stations et de veiller à ce que les écritures y soient tenues convenablement et d'accord avec celles de l'administration centrale du service.

Ces agents sont nommés par le Conseil d'administration, sur la proposition du directeur.

Art. 19. — Le caissier général et les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations sont soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Art. 20. — Le caissier général est tenu d'adresser au ministère des finances un bordereau mensuel de ses recettes et de ses dépenses accompagné des pièces justificatives.

Il doit rendre compte chaque mois, au directeur et à chacun des ordonnateurs secondaires, du paiement des ordonnances et mandats par eux délivrés.

Il est également tenu de rendre compte au directeur et aux chefs de service des recouvrements effectués en vertu des titres de perception qui lui sont transmis.

TITRE VIII

CLOTURE DE L'EXERCICE

Art. 21. — La durée de la période pendant laquelle doivent être consommés tous les faits de recette et de dépense de chaque exercice, pour le budget spécial des chemins de fer de l'État, se prolonge :

1° Jusqu'au 31 mars de la deuxième année de l'exercice, pour compléter les opérations relatives à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses ;

2° Jusqu'au 30 avril de la même année, pour compléter les opérations relatives au recouvrement des produits et au paiement des dépenses.

Art. 22. — Après le 30 avril de la deuxième année, l'exercice est clos ; les crédits demeurés sans emploi sont annulés, et les restes à recouvrer ou à payer sont reportés de droit et sous un titre spécial au budget du service des chemins de fer de l'État pour l'exercice courant.

TITRE IX

COMPTE D'ADMINISTRATION

Art. 23. — Le compte d'administration, établi par ligne ou groupe de lignes, dans les conditions fixées par un arrêté ministériel, est présenté par le conseil au Ministre des travaux publics, dans le mois qui suit l'expiration de chaque exercice.

Une copie certifiée de ce compte est jointe au compte de gestion du caissier général des chemins de fer.

L'approbation donnée par le Ministre au compte d'administration n'est définitive qu'après rapprochement avec les arrêts rendus par la cour des comptes sur la gestion correspondante du caissier général.

Les résultats généraux de l'exercice sont insérés dans le compte publié chaque année par le Ministre des travaux publics.

TITRE X

COMPTE DE GESTION

Art. 24. — Les comptes du caissier général des chemins de fer de l'Etat sont rendus par gestion annuelle, sauf les cas de mutation prévus en l'article 24 du décret du 31 mai 1862.

Les articles 23, 26 et 27 du même décret sont applicables à ces comptes.

Art. 25. — Les comptes de gestion doivent être adressés au ministère des finances dans le premier trimestre qui suit la période pour laquelle ils sont rendus; ils sont transmis à la cour des comptes avant l'expiration des trois mois suivants.

Une instruction, concertée entre les Ministres des travaux publics et des finances, déterminera la nature et la forme des pièces qui seront jointes à ces comptes et qui serviront à justifier les recettes et les dépenses.

Jusqu'à la mise en vigueur de cette instruction, la justification sera faite conformément aux règlements en usage dans l'administration des lignes rachetées.

TITRE XI

COMPTE COURANT DU CAISSIER GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT AVEC LE TRÉSOR

Art. 26. — Les sommes nécessaires aux services des chemins de fer de l'Etat, dans le cas d'insuffisance des produits, sont mises à la disposition du caissier général ou, pour son compte, à celle des agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit par le caissier central du Trésor à Paris, soit par les trésoriers payeurs généraux des départements, au moyen d'une demande de fonds visée par le directeur et appuyée de la quittance du caissier général.

Les sommes disponibles excédant les besoins du service sont versées par le caissier général et par les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit à la caisse centrale du Trésor, soit à celle des receveurs des finances, et il en est délivré récépissé au nom du caissier général.

Art. 27. — A cet effet, il est ouvert, dans les écritures du caissier du Trésor, un compte courant, qui est crédité des sommes versées et débité des sommes prélevées par le caissier général des chemins de fer, et qui retrace ainsi la situation par exercice.

Ce compte est soldé, s'il y a insuffisance de produit, par l'imputation de l'excédant de dépense sur le crédit ouvert pour cet objet au Ministre des travaux publics, ou, dans le cas contraire, par l'application du bénéfice aux produits divers du budget de l'Etat.

TITRE XII

DÉPENSES RELATIVES A LA CONTINUATION ET A L'ACHÈVEMENT DE LA CONSTRUCTION DES LIGNES RACHETÉES

Art. 28. — Les dépenses relatives à la continuation et à l'achèvement de la construction des lignes rachetées et toutes autres dépenses de premier établissement sont imputées sur le budget général de l'Etat.

Les dépenses des travaux de l'infrastructure sont engagées, liquidées et ordonnancées suivant les règles applicables aux autres dépenses de l'administration générale des travaux publics à laquelle elles appartiennent.

En ce qui concerne les travaux de la superstructure, dans lesquels est comprise l'acquisition du matériel roulant, et dont l'exécution, en vertu de l'article 3 du décret susvisé en date de ce jour, est confiée à l'administration des chemins de fer de l'Etat, le conseil d'administration détermine, par ses délibérations, les sommes qu'il y a lieu de prélever, pour ces dépenses, sur le montant des ressources mises à sa disposition par le Ministre des travaux publics. Conformément à ces délibérations, le Ministre délègue les crédits au directeur, ordonnateur secondaire, qui peut les sous-déléguer, en tout ou en partie, à l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, et à l'ingénieur en chef du matériel et de la traction.

Le caissier général des chemins de fer reste étranger aux dépenses de l'infrastructure et de la superstructure, dont le paiement est effectué, comme pour les dépenses ordinaires de l'Etat, par le caissier payeur central à Paris, et par les trésoriers payeurs généraux dans les départements.

TITRE XIII

DISPOSITION TRANSITOIRE

Art. 29. — Un arrêté du Ministre des travaux publics, rendu sur la proposition du conseil d'administration, fixera les dates à partir desquelles les dispositions du présent décret seront successivement applicables sur chacune des lignes dont la remise aura été faite à l'Etat.

Jusqu'à cette époque, le service de la recette et de la dépense s'effectuera sous la direction du conseil, conformément aux règles en usage dans l'administration de ces lignes.

En ce qui concerne l'exercice 1878, pour lequel un budget régulier n'a pas été établi conformément à l'article 5 ci-dessus, les crédits nécessaires au service seront, au fur et à mesure des besoins, ouverts par le ministre des travaux publics, sur la demande du conseil d'administration.

Art. 30. — Les Ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Versailles, le 25 mai 1878.

Maréchal DE MAC MAHON,
duc de Magenta.

Par le Président de la République :
Le Ministre des travaux publics,
C. DE FREYCINET.

Le Ministre des finances,
LÉON SAY.

Le Président de la République française,

Vu l'article 2 du décret en date de ce jour, qui institue un conseil d'administration de neuf membres pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'Etat;

Sur la proposition du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Article premier. — Sont nommés membres du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat :

MM. Calmon, sénateur ;
Béraldi, sénateur;
Léon Renault, député;
Lebaudy, député;
Goussard, président de section au conseil d'Etat ;
Léon Bouchard, conseiller maître à la cour des comptes ;
Roy, négociant, membre du conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie;
Lan, ingénieur en chef des mines ;
Bidermann, ingénieur des ponts et chaussées, ancien directeur de l'exploitation des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

Le Ministre des travaux publics désignera parmi ces membres un président et un vice-président.

Art. 2. — Un arrêté du Ministre des travaux publics, rendu sur la proposition du conseil d'administration, attachera aux travaux du conseil un secrétaire général qui assistera aux délibérations avec voix consultative et sera chargé, sous l'autorité du président, de centraliser les écritures et diriger les services administratifs dépendant du conseil.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 25 mai 1878.

Maréchal de Mac Mahon,
duc de Magenta.

Par le Président de la Républiqne :

Le Ministre des travaux publics,
C. de Freycinet.

Par arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 25 mai 1878, rendu en exécution du décret du même jour, M. Calmon a été nommé président, et M. Goussard, vice-président du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

Par décret en date du 29 mai 1878, rendu sur la proposition du Ministre des travaux publics, M. Lesguillier, ingénieur en chef de 2e classe au corps des ponts et chaussées, a été nommé directeur des chemins de fer de l'Etat.

Par décret de même date, rendu sur la proposition des Ministres des finances et des travaux publics, M. Gérard, chef de bureau à l'administration centrale du ministère des finances, a été nommé caissier général des chemins de fer de l'Etat.

Par arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 29 mai 1878, M. Prompt, ingénieur en chef de 2e classe au corps des ponts et chaussées, a été nommé secrétaire général du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, institué par le décret du 25 mai 1878.

Par arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 29 mai, ont été nommés dans le service de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat :

Chef de l'exploitation, M. Matrot, ingénieur ordinaire de 1re classe au corps des mines.

Ingénieur en chef du matériel et de la traction, M. Ricour, ingénieur en chef de 2e classe au corps des ponts et chaussées.

Ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, M. Martin (Jules), ingénieur en chef de 2e classe au corps des ponts et chaussées.

MM. Matrot, Ricour et Martin résideront à Tours.

LOI

PORTANT :

1° Création de la dette amortissable par annuités ; 2° ouverture au Ministre des travaux publics d'un crédit de 331,000,000 de francs pour le rachat des chemins de fer ; 3° autorisation pour le Ministre des finances d'émettre pour la même somme de rentes 3 0/0 amortissables et de convertir les obligations pour travaux publics.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER

Article premier.— Il est institué au grand livre de la dette publique une section spécialement consacrée à la dette amortissable par annuités.

Art. 2. — Seront inscrites à la section du grand livre de la dette publique, instituée par l'article 1er, les rentes 3 0/0 amortissables en 75 ans, dont la création et la négociation font l'objet de la présente loi ou seront autorisées par des lois ultérieures.

Art. 3. — Tous les priviléges et immunités attachés aux rentes sur l'Etat sont assurés aux rentes 3 0/0 amortissables.

Ces rentes sont insaisissables, conformément aux dispositions des lois des 8 nivôse an VI et 22 floréal an VII, et pourront être affectées aux remplois et placements spécifiés par l'article 29 de la loi du 26 septembre 1871.

Tout déposant de caisse d'épargne dont le crédit sera de somme suffisante pour acheter quinze francs au moins de rente 3 0/0 amortissable, pourra faire opérer cet achat, sans frais, par les soins de l'administration de la Caisse d'épargne.

Art. 4. — Le taux et l'époque des émissions, la nature, la forme et le mode de transfert des titres, le mode et les époques d'amortissement et de paiement des arrérages, ainsi que toutes autres conditions applicables à la dette amortissable par annuités, seront déterminés par décrets.

TITRE II

Art. 5. — Il est ouvert au Ministre des travaux publics sur l'exercice 1878 :

1° Un crédit de deux cent soixante-dix millions de francs (270,000,000 fr.) applicable au paiement, en capital et intérêts à cinq pour cent (5 0/0), du prix de rachat des chemins de fer désignés dans le tableau A ci-annexé ;

2° Un crédit de soixante millions de francs (60,000,000 fr.), destiné, conformément au tableau B, aux travaux dont l'achèvement est réservé aux compagnies rachetées, et qui ne sont pas compris dans le prix du rachat, et à ceux que le ministre des travaux publics fera directement exécuter sur les lignes rachetées ;

3° Un crédit de un million de francs (1,000,000 fr.), destiné à faire face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation provisoire des lignes dont il s'agit.

Sur le prix des travaux dont l'achèvement est réservé à la Compagnie des chemins de fer de la Vendée, prix indiqué dans le tableau B susmentionné, il sera prélevé, au profit du Trésor, une somme égale à celle qu'il aura avancée pour la continuation des travaux des dits chemins, par imputation sur le compte spécial du séquestre administratif des chemins de fer.

Ces différents crédits seront classés dans la 2e section *bis* (Dépenses sur ressources extraordinaires), sous les titres et numéros de chapitres ci-après :

Chap. 46. — Rachat des lignes des chemins de fer	270.000.000
Chap. 47. — Remboursement aux compagnies rachetées des frais d'achèvement des lignes et liquidation du compte spécial du séquestre administratif	42.000.000
Chap. 48. — Travaux d'achèvement par l'Etat des lignes rachetées	18.000.000
Chap. 49. — Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'Etat.	1.000.000
Total des crédits ouverts.	331.000.000

Art. 6. — Les portions de crédits qui n'auront pas été consommées à la fin de l'exercice seront reportées à l'exercice suivant, en conservant leur affectation primitive. Les ressources correspondantes seront également reportées audit exercice.

Art. 7. — Le Ministre des finances est autorisé à inscrire au grand livre de la dette publique (section de la dette amortissable par annuités), et à aliéner la somme de rentes nécessaire pour produire, déduction faite des frais matériels de l'opération et du premier trimestre d'arrérages à échoir en 1878, des frais d'escompte et de négociation, le capital de 331 millions mentionné dans l'article 4 ci-dessus.

TITRE III

Art. 8. — Les obligations pour travaux publics dont la création a été autorisée par les articles 7 à 9 de la loi du 29 décembre 1876, seront, à l'avenir, remplacées par des rentes 3 0/0 amortissables, conformément au titre premier de la présente loi.

A cet effet, le Ministre des finances est autorisé à négocier, sous forme de rentes 3 0/0 amortissables, la portion de ces mêmes obligations restant à émettre pour 1877.

Le Ministre des finances est également autorisé à inscrire au grand-livre de la dette publique (section de la dette amortissable) et à aliéner la somme de rentes nécessaire pour produire le capital de 69,523,182 fr., dont l'émission, sous forme d'obligations est prévue au budget de l'exercice 1878.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Versailles, le 11 juin 1878.

Maréchal de Mac-Mahon,
duc de Magenta.

Par le Président de la République :
Le Ministre des finances,
Léon Say.

ANNEXES

Tableau A. — *État indicatif du prix de rachat des chemins de fer fixé par les sentences arbitrales pour les lignes reprises de leurs concessionnaires.*

COMPAGNIES	LIGNES	LONGUEURS	PRIX DE RACHAT au 1er juillet 1878 (Date hypothétique de la prise de possession) — Suivant les comptes arrêtés par la commission arbitrale	PRIX DE RACHAT au 1er juillet 1878 (Date hypothétique de la prise de possession) — A ajouter les allocations pour la période à courir jusqu'au 1er juillet 1878	MONTANT DES CRÉDITS accordés sur l'exercice 1878
		kil.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Charentes	La Roche-sur-Yon à La Rochelle	103			
	Rochefort à Saintes	44			
	Saintes à Coutras	99			
	Saintes à Angoulême	74			
	Angoulême à Limoges	126	527 — 113.505.391 32	496.800 »	114.002.171 32
	Blaye à Saint-Mariens	25			
	La Rochelle à Rochefort	29			
	Bordeaux à la Sauve	27			
Vendée	Sables-d'Olonne à Tours	247	(A) 36.380.898 63	» » »	36.380.898 63
Bressuire à Poitiers	Poitiers à Neuville	12	1.728.004 29	» » »	1.728.004 29
Orléans à Châlons	Orléans à Châlons	293	47.324.881 19	3.539.700 »	50.864.581 19
Orléans à Rouen	Orléans à Chartres	72			
	Chartres à Saint-Georges (limite de l'Eure)	49	181 — (B) 28.400.000 »	» » »	28.400.000 »
	Chartres à Auneau	22			
	Chartres à Brou	38			
Poitiers à Saumur	Neuville à Saumur	86	10.949.535 96	» » »	10.949.535 96
Maine-et-Loire et Nantais	Montreuil-Bellay à Angers	66	10.793.827 39	807.360 »	11.601.187 39
	Nantes à Paimbœuf, Pornic et Machecoul	98	13.557.156 24	450.000 »	14.007.156 24
Clermont à Tulle. Saint-Nazaire au Croisic.	(N'ont pas de lignes achevées, voir le tableau B.)	»	» » »	» » »	» » »
		1.510	262.639.695 02	5.293.860 »	267.933.555 02
	A valoir pour intérêts		» » »	2.066.444 98	2.066.444 98
			262.639.695 02	7.360.304 98	270.000.000 »

(A) Ce chiffre se compose de 30,963,380 fr. 66 c. prix d'établissement des 247 kilomètres exploités, et en outre de 5,417,517 fr. 97 c. montant des dépenses faites avant le 15 juin 1877 sur les lignes en construction. (Voir tableau B.)

(B) Chiffre approximatif, la sentence arbitrale n'étant pas encore rendue.

TABLEAU **B.** — *État estimatif des travaux à faire sur les lignes de chemins de fer rachetées.*

COMPAGNIES	LIGNES	LONGUEURS	TRAVAUX A FAIRE			TRAVAUX A IMPUTER sur l'exercice 1878		MONTANT des CRÉDITS accordés sur l'exercice 1878
			par les Compagnies rachetées et à solder par l'État en dehors du prix de rachat	directement par l'État	Ensemble	Travaux des Compagnies	Travaux de l'État	
		kil.						
	Les lignes en exploitation . . .	1510	»	12.080.000	12.080.000 »	»	3.020.000	3.020.000
	Taillebourg à St-Jean-d'Angély..	19		2.602.000	2.602.000 »	»	550.000	550.000
	Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges.	34		5.372.000	5.372.000 »	»	850.000	850.000
	Libourne à Marcenais	49		4.052.000	4.052.000 »	»	800.000	800.000
Charentes	Saint-Jean-d'Angély à Niort . .	50 250	»	9.400.000	9.400.000 »	»	2.000.000	2.000.000
	Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus.	43		8.144.000	8.144.000 »	»	1.500.000	1.500.000
	Niort à Ruffec.	71		14.608.000	14.608.000 »	»	2.000.000	2.000.000
	Confolens à Exideuil.	14	(A)	2.812.000	2.812.000 »	» (B)	480.000	480.000
	Joué à Châteauroux	111	16.150.000 »	2.553.000	18.703.500 »	10.000.000	»	10.000.000
Vendée	Châteauroux à Montluçon et embranchement de Lavaud-Franche	137 248	suivant sentence »	29.196.000	29.196.000 »	»	»	»
Bressuire à Poitiers	Neuville à Bressuire.	71	»	14.668.000	14.668 000 »	»	3.500.000	3.500.000
St-Nazaire au Croisic	Saint-Nazaire au Croisic et embranchement de Guérande . .	33	5.119.427 64	759.000	5.878.427 64	5.000.000	»	» 5.000.000
Clermont à Tulle. .	Clermont à Tulle et embranchement de Vendes.	221	suivant sentence 34.500.000 »	23.868.000	53.368.000 »	27.000.000	»	27.000.000
	Patay à Nogent-le-Rotrou . . .	90	suivant sentence	16.820.000	16 820.000 »	»	1.700.000	1.700.000
	Brou à Savigny vers St-Calais .	48		8.984.000	8.984.000 »	»	950.000	950.000
Orléans à Rouen. .	De la limite du département de l'Eure à Rouen.	27 170	»					
	D'Evreux-Ville à Evreux-Navarre	5		6.056.000	6.056.000 »	»	650 000	650.000
Maine-et-Loire et Nantes. .	Thouarcé-Faye à Chalonnes . .	23	3.825.000 »	575.000	4.400.000 »	»	»	»
	Machecoul à la Roche-sur-Yon et à Croix-de-Vie	85	suivant sentence 10.582.500 »	1.955.000	12.537.500 »	»	»	»
Nantais	Raccordement de la Prairie-au-Duc à Nantes	2 87	suivant sentence »	2.216.000	2.216.000 »	»	»	»
		2.613	67.177.427 64	166.780.000	233.957.427 64	42.000.000	18.000.000	60.000.000

(A) De ce chiffre qui s'applique à l'exécution de 111 kilomètres au prix kilométrique de 145,500 francs fixé par la sentence, il y a lieu de déduire une somme de 5.417,547 fr. 97 c. dépensée antérieurement au 15 juin 1877, déjà compriso au prix de rachat de 36,380,898 fr. 63 c. (Voir tableau A).
(B) Non compris la somme de 5,417,547 fr. 97 c. définie Note (A).

Vu pour être annexé à la loi du 11 juin 1878 portant : 1° création de la dette amortissable par annuités ; 2° ouverture au ministre des travaux publics d'un crédit de 331,000,000 fr. pour le rachat des chemins de fer ; 3° autorisation pour le Ministre des finances d'émettre pour la même somme des rentes 3 0/0 amortissables et de convertir les obligations pour travaux publics.

Maréchal DE MAC-MAHON,
duc de Magenta.

Par le Président de la République :

Le Ministre des finances,

LÉON SAY.

ARRÊTÉ

RÉGLANT

LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET SES RAPPORTS AVEC L'ADMINISTRATION CENTRALE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du Président de la République en date du 25 mai 1878, qui a organisé l'administration provisoire des lignes rachetées par l'État;

Vu notamment l'article 4, qui a institué un Conseil d'administration, et dont le dernier paragraphe est ainsi conçu :

« Un arrêté ministériel fixera le mode de fonctionnement de ce Conseil, et réglera ses rapports avec l'Administration centrale des travaux publics, ainsi que les justifications qu'il aura à lui fournir »;

Arrête ce qui suit :

TITRE PREMIER

MODE DE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Article premier. — Le Conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président, aussi souvent que l'exigent les besoins du service, et au moins une fois par semaine.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Le directeur et le secrétaire général assistent aux délibérations avec voix consultative.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Nul ne peut voter par procuration au sein du Conseil.

Art. 2. — En cas d'absence ou d'empêchement du président et du vice-président, le Conseil désigne un de ses membres pour remplir les fonctions de président pendant la durée de leur absence ou de leur empêchement.

Art. 3. — Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par le secrétaire général, ou, en l'absence du secrétaire général, par le secrétaire-adjoint.

Le secrétaire général certifie, en outre, les extraits des procès-verbaux des délibérations, les copies et ampliations des actes et pièces déposés aux archives, à produire en justice ou ailleurs.

Art. 4. — Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres par un mandat permanent, toujours révocable, ou pour des cas spéciaux et déterminés.

Il peut également investir temporairement, par une délibération motivée, une personne étrangère au Conseil, de pouvoirs spéciaux pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Le Conseil demeure responsable de l'exercice des pouvoirs ainsi délégués.

TITRE II

RAPPORTS DU CONSEIL AVEC L'ADMINISTRATION CENTRALE DES TRAVAUX PUBLICS.

Art. 5. — Le Conseil d'administration correspond directement avec le Ministre des travaux publics, avec les Compagnies de chemins de fer, ainsi qu'avec les administrations publiques, dans les circonstances qui ne nécessitent pas l'intervention du Ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le Conseil d'administration adresse au Ministre des travaux publics tous les documents et pièces dont l'envoi est prescrit par les décrets, règlements et cahiers des charges qui régissent l'administration des chemins de fer de l'Etat, et dont la demande sera faite par le Ministre.

Il lui soumet notamment :

1° Le projet de budget des recettes et dépenses du service des chemins de fer de l'Etat, les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer et à payer de l'exercice clos, ainsi que les demandes de crédits supplémentaires et extraordinaires, avec toutes les justifications nécessaires;

2° Les états des traitements et des indemnités fixes attribués aux diverses catégories d'agents, ainsi que le projet de répartition des primes de fin d'année;

3° La situation mensuelle des recettes et des dépenses de l'exploitation (sans préjudice de la publication hebdomadaire des recettes au *Journal officiel* faite par les soins du Conseil d'administration);

4° Le compte d'administration rendu pour les opérations de chaque exercice, avec un résumé de la situation financière et des états statistiques relatifs à la marche des travaux et aux résultats de l'exploitation;

5° Les propositions d'établissement ou de modification des tarifs de toute nature, dans les formes prévues pour les chemins de fer concédés;

6° Les propositions relatives à la marche des trains;

7° Les règlements de service destinés à recevoir l'approbation ministérielle;

8° Les traités de correspondance de voyageurs, de réexpédition de marchandises à grande et à petite vitesse, de factage et de camionnage;

9° Les traités pour l'exploitation d'une partie ou de la totalité des lignes du réseau;

10° Les plans, projets et devis relatifs aux travaux de superstructure, ainsi que les délibérations déterminant les sommes qu'il y a lieu de déléguer pour ces travaux au Directeur du réseau de l'Etat;

11° Les propositions relatives aux fonctionnaires placés sous les ordres du Conseil et dont la nomination est réservée à des décrets ou à des arrêtés ministériels.

Art. 7. — Le projet de budget sera transmis au Ministre trois mois au moins avant l'ouverture de l'exercice.

Les articles additionnels et le compte annuel d'administration lui seront adressés dans les deux mois qui suivront la clôture de l'exercice expiré.

Les états sommaires des recettes et des dépenses de chaque mois seront fournis dans les dix jours du mois suivant.

Art. 8. — Les demandes de crédit adressées au Ministre seront appuyées de l'extrait de la délibération déterminant la nature et le chiffre des dépenses auxquelles il convient de pourvoir. Elles seront accompagnées, s'il y a lieu, de toutes les autres pièces dont l'administration centrale aurait besoin pour constater la nécessité des crédits.

Art. 9 — Le Ministre renvoie au Conseil d'administration, après les avoir revêtus de son approbation, les budgets, traités, plans et autres actes et documents qui sont soumis à cette approbation, en vertu du décret susvisé du 25 mai 1878 du cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875, ou des décisions ministérielles.

Il lui notifie, dans la forme usitée vis-à-vis des Compagnies de chemins de fer, les décisions relatives aux tarifs, marches de trains, règlements et autres objets intéressant le service de l'exploitation ou la marche des travaux.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 10. — Au fur et à mesure de la remise des lignes au Conseil d'administration, les écritures seront arrêtées et des comptes nouveaux seront ouverts tant pour les recettes que pour les dépenses.

Art. 11. — Au moment où ils prendront possession de chaque ligne, les ingénieurs du réseau de l'Etat se feront remettre par la Compagnie cédante :

1° L'atlas cadastral du chemin de fer et de ses dépendances avec indication du bornage contradictoire prescrit par l'article 29 du cahier des charges ;

2° L'état descriptif de tous les ouvrages d'art exécutés, ainsi que l'atlas desdits ouvrages, le tout dressé en exécution de l'article 29 précité.

Art. 12. — Lors de la même opération, il sera dressé contradictoirement par les ingénieurs du réseau de l'Etat et les ingénieurs de la Compagnie cédante, un devis estimatif des travaux de réfection et de parachèvement à exécuter tant aux voies qu'au matériel, qui pourront être considérés comme étant à la charge de la Compagnie en vertu de la convention.

Les ingénieurs dresseront, en outre, l'état des dépenses complémentaires jugées par eux nécessaires pour assurer la bonne marche du service.

Ces devis et états vérifiés par les ingénieurs du contrôle, seront soumis à l'approbation du Ministre et serviront de base, d'une part, au compte des retenues qu'il y aurait lieu de faire sur la somme due à la Compagnie, d'autre part, à un *compte extraordinaire de réfection* qui restera distinct du compte annuel d'entretien, et dont les résultats seront fournis conjointement avec ceux de ce dernier, aux dates prévues à l'article 7.

La formation de ce compte extraordinaire sera prononcée par le Ministre.

Art. 13. — Il sera pareillement ouvert un compte de liquidation du personnel. On y inscrira toutes les sommes affectées au paiement des agents dont le Conseil aura supprimé l'emploi, savoir :

1° Les dépenses de traitement ou autres, depuis l'ouverture du compte annuel d'administration jusqu'au jour où la suppression d'emploi est devenue effective; 2° les indemnités allouées à raison des suppressions prononcées.

Les résultats de ce compte seront présentés d'une manière distincte conjointement avec les comptes mensuels et annuels d'administration.

Art. 14. — Les dépenses comprises au compte extraordinaire de réfection et au compte de liquidation du personnel seront effectuées, ordonnancées et payées d'après les règles prescrites pour les travaux de superstructure par l'article 28 du décret du 25 mai 1878 sur l'organisation du service financier.

Paris, le 20 juin 1878.

Le Ministre des travaux publics,

C. DE FREYCINET.

EXTRAIT

Du décret impérial portant règlement général sur la comptabilité publique du 31 mai 1862.

COMPTES A RENDRE.

303. — Le 10 de chaque mois, les titulaires des crédits de délégation, après s'être assurés de la concordance des résultats du grand-livre avec ceux du journal, adressent à leur ministère respectif des comptes d'emploi ou relevés mensuels établis dans la forme déterminée par les règlements spéciaux.

L'envoi de ces comptes administratifs a lieu, pour chaque exercice, de mois en mois, jusqu'à l'époque fixée par ces règlements pour la clôture des crédits de délégation.

304. — Ces relevés mensuels présentent, par chapitre et par article du budget :

1° Le montant des crédits de délégation;
2° Les droits sur les services faits;
3° Le montant des mandats délivrés;
4° Celui des paiements effectués;

305. — Un dernier compte ou relevé général est établi et adressé à chaque ministère, par les ordonnateurs secondaires, au terme fixé pour la clôture définitive de chaque exercice et tous leurs livres sont arrêtés à la même époque.

CAHIER DES CHARGES

DE CONCESSION

JOINT A LA LOI DU 4 DÉCEMBRE 1875.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Article premier. — Le chemin de fer d'Alais au Rhône partira d'Alais, en un point à déterminer ultérieurement par l'administration, la Compagnie entendue; il passera par ou près Seynes, la Brugnière, Connaux, et aboutira au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise*.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date de la loi qui approuve la présente concession.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'Administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du Ministre; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de compa-

raison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour deux voies; mais le chemin pourra n'être exécuté immédiatement que pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et la fondation pour deux voies des grands ouvrages d'art.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre (1^{m},44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^{m},45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^{m},00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1^{m},00) au moins.

On ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de cinquante centimètres (0^{m},50) de largeur.

La Compagnie établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt millimètres (0^{m},020) par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres, au moins, devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourrra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent des modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'Administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'Administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'Administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'Administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords.

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'article 13.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m) pour la route nationale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur, sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur, sous poutres, sera de quatre mètres trente centimètres (4^m30) au moins.

La largeur, entre les parapets, sera au moins de huit mètres (8^m). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m80).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la Compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs, entre les parapets, sera de quatre mètres cinquante centimètres, ($4^m,50$) au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal,

la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourrra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m) pour la route nationale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8m), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatres mètres quatre-vingts centimètres (4m,80) au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la Compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres (4m,50).

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés, sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrès.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'Administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0m,03) par mètre, pour les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres (0m,05), pour les chemins vicinaux. L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8m) de largeur, entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'Administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'Administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'Etat, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8m) de largeur, entre les pieds-droits, au niveau des rails, et six mètres (6m) de hauteur, sous clef, au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et des ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire, pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'Administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où il seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations;

3° Et, enfin, dans toutes les parties où l'Administration le jugerait nécessaire.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établisse-

ment pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et elle demeure, en même temps, soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concesssionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'Administration.

Les travaux devront être adjugés par lots ou sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le Conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'Assemblé générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'Administration auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer suscesptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux, par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'Administration, la Compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la Compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendancee seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordi-

mare sur les points où le chemin de fer sera croisé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles, elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront entièrement être établies d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux et garnies des banquettes rembourrées ;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et garnies des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être lisses, et les dossiers seront placés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'Administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Ministre déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de

marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'Administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la date de la loi de concession. Elle prendra fin le 31 décembre 1958.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies et changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront

précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Dans tous les cas où il serait fait concession à la Compagnie de nouvelles lignes de chemin de fer, si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Art. 38. — Si la Compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification accusée ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 670,000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au Trésor public.

Art. 39. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de

reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mises en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42.— Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés :

TARIF 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe) ..	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).....	0 037	0 018	0 055
Enfants.... Au dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.....			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur			
Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes).....	0 01	0 005	0 015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teintures et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 09	0 07	0 16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0 06	0 04	0 10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs....	0 05	0 03	0 08
— Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.	0 03	0 02	0 05
— Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0 025	0 015	0 04
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.	0 12	0 08	0 20
Locomotives pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)	2 25	1 50	3 75
Tender de sept à dix tonnes	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de dix tonnes	1 35	0 90	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le con-			

	PRIX		
	de péage.	de transport.	Totaux.
voi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.....			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond ou à une seule banquette dans l'intérieur.....	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..	0 18	0 14	0 32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.....	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'Administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12	0 30
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.....	0 60	0 40	1 »

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Paris, à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43.— A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquelles il sera établi des prix particuliers, que l'Administration fixera sur la proposition de la Compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44.— Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45.— Les animaux denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classe pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46.— Les droits de péage et les prix de transports déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 kil.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 kil.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte

des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagage qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

Art. 48.— Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou

plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49.— La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50.— Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois l'Administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la

grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'Administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. — La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde, sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'Administration, agissant en vertu de l'art. 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs

chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de 2e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des Postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru par la première voiture, et vingt-cinq centimes par chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services ré-

guliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

9° L'Administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'Administration des Postes fera entretenir, à ses frais, ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'Administration des Postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'Administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des Postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le Directeur général des Postes. Il sera accordé à l'agent des Postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des Postes, un emplacement sur lequel l'Administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'Aministration des Postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'Administration se réserve le droit d'établir, à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans

les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employées au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements ; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le Ministre de l'Intérieur et par le Ministre des Travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'Administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de 3e classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'Administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de 2e classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0 fr. 20) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder, par ses agents, les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la Télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'Inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin,

ces déplacements auront lieu aux frais de la Compagnie par les soins de l'Administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le Ministre des Travaux publics, agissant de concert avec le Ministre de l'Intérieur, d'établir, à ses frais, les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'Intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les réglements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 59. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Compagnie, la redevance à payer à ladite Compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux Compagnies entendues.

Celle des Compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

La Compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les Compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura

le droit de faire surveiller, par ses agents, cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'Administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'Administration, la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté, la suspension du service, et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter, pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0,12) par tonne pour le premier kilomètre, et,

en outre, quatre centimes (0 fr. 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excèdera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3,500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'Administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 63. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances. La cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du Chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du Chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un réglement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué, près de la Compagnie, un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre, pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'Etat.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées, aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la promulgation de la loi de concession, le concessionnaire déposera au Trésor public une somme de six cent soixante-dix mille francs (670,009), en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des Dépôts et Consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Nîmes.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Gard.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf recours au Conseil d'Etat.

Arrêté à Versailles, le 4 décembre 1875.

Le Ministre des Travaux publics,
Signé : E. Caillaux.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 4 décembre 1875.

Le Président,
(Signé) Duc d'Audiffret-Pasquier.

Les Secrétaires,

(Signé) Félix Voisin, T. Duchatel, Louis de Ségur, Etienne Lamy, E. de Cazenove de Pradine.

LOI DU 15 JUILLET 1845

Sur la Police des Chemins de fer.

Au Palais de Neuilly, le 15 juillet 1845.

Louis-Philippe, roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné ce qui suit :

TITRE PREMIER

MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

Article premier. — Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie.

Art. 2. — Sont applicables aux chemins de fer les lois et réglements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3. — Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer, les servitudes imposées par les lois et réglements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer les lois et réglements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Art. 4. — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

Art. 5. — A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à 1m,50 à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elle se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir, par les propriétaires, pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6. — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations, dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée, sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus et dûment appelés.

Art. 7. — Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts des récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8. — Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire,

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9. — Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

Art. 10. — Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux, combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841

et, pour tous les autres, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11. — Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II

DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERS DE CHEMINS DE FER.

Art. 12. — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

Art. 13. — Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis, dans le même délai, au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

Art. 14. — Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 300 francs à 3,000 francs.

Art. 15. — L'Administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III

DES MESURES RELATIVES A LA SURETÉ DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

Art. 16. — Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le pre-

mier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

Art. 17. — Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

Art. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 francs.

Si la menace, avec ordre ou condition, a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis, par le jugement, sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans, ni excéder cinq ans.

Art. 19. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'enprisonnement, et d'une amende de 50 à 1,000 francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 francs.

Art. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le Tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois.

Art. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés, concurremment, par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le Tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Aministration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

Art. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

Art. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

Art. 27. — En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Donnons en mandement à nos Cours et Tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 15 juillet 1845.

Signé : LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,
Signé : N. MARTIN (du Nord).

Par le Roi:

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics,
Signé : S. DUMON.

ORDONNANCE DU 15 NOVEMBRE 1846

PORTANT

Règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Au Palais de Saint-Cloud, le 15 novembre 1846.

Louis-Philippe, roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département des Travaux publics;

Vu l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE Ier

DES STATIONS ET DE LA VOIE DES CHEMINS DE FER

SECTION Ire

Des stations.

Art. 1er. — L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des chemins de fer, seront réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des Travaux publics.

SECTION II

De la voie.

Art. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état.

La Compagnie devra faire connaître au Ministre des Travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le Ministre des Travaux publics, après avoir entendu la Compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

Art. 3. — Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie; en cas d'insuffi-

sance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le Ministre des Travaux publics, la Compagnie entendue.

Art. 4. — Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 5. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la Compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 6. — Aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'Administration jugera cette mesure nécessaire.

TITRE II

DU MATÉRIEL EMPLOYÉ A L'EXPLOITATION

Art. 7. — Les machines locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'Administration et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les réglements en vigueur.

Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation.

Art. 8. — Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix.

Art. 9. — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Art. 10. — Il est interdit de placer, dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs, aucune locomotive, tender ou autre voiture d'une nature quelconque, montés sur des roues en fonte.

Toutefois, le Ministre des Travaux publics, pourra, par exception, autoriser l'emploi des roues en fonte, cerclées en fer, dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises et marchant à la vitesse d'au plus 25 kilomètres à l'heure.

Art. 11. Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

Art. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur et 1 mètre 45 centimètres en hauteur; cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé, pour chaque chemin, par le Ministre des Travaux publics.

Art. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite, pour les voitures publiquse par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817, aura été délivrée par le directeur des Contributions indirectes.

Art. 14. — Toute voiture de voyageurs portera, dans l'intérieur, l'indication apparente du nombre des places.

Art. 15. — Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce devront porter : 1° le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille délivrée par l'Administration des Contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis.

Art. 16. — Les machines, locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation, seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La Compagnie devra faire connaître au Ministre des Travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la Compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

TITRE III

DE LA COMPOSITION DES CONVOIS

Art. 17. — Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du Ministre des Travaux publics.

Art. 18. — Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, en cas de besoin;

2° Du nombre de conducteurs garde-freins qui sera déterminé,

pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Sur la dernière voiture de chaque convoi ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein, et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Un train de voyageurs ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le Ministre.

Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises, marchant à la vitesse des voyageurs.

Quant aux convois de marchandises, qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises, et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser 25 kilomètres par heure.

Art. 20. — Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial préalablement déterminé par le Ministre des Travaux publics.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station.

Ce registre sera représenté à toute réquisition aux fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance de l'exploitation.

Art. 21. — Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

Art. 22. — Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact.

Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation.

Art, 23. — Les conducteurs garde-freins seront mis en communication avec le mécanicien, pour donner en cas d'accident, le signal d'alarme, par tel moyen qui sera autorisé par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 24. — Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le Ministre des Travaux publics prescrira, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit et au passage des souterrains qui seront désignés par le Ministre.

TITRE IV

DU DÉPART, DE LA CIRCULATION ET DE L'ARRIVÉE DES CONVOIS

Art 25. — Pour chaque chemin de fer, le Ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement quand il n'y en a qu'une.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le Ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée ; et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'article 34.

Art. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement.

La même vérification sera faite par les conducteurs garde-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27. — Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le réglement de service.

Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Des signaux seront placésà l'entrée de la station, pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir, si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé.

Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la Compagnie, le Ministre prescrira, la Compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28. — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

Art. 9. — Le Ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution, relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou à deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé.

Il déterminera également, sur la proposition de la Compagnie, la vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet.

Art. 30. — Le Ministre des Travaux publics prescrira, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au Commisaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

Art 31. — Il sera placé, le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux ; en cas d'insuffisance, le Ministre des Travaux publics en réglera le nombre, la Compagnie entendue.

Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit, à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter immédiatement e train.

Ils devront, en outre, signaler de proche en proche l'arrivée des convois.

Art. 32. — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt indiqué en l'article précédent devra être fait à 500 mètres au moins à l'arrière.

Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens conducteurs des machines isolées devront être munis d'un signal d'arrêt.

Art. 33. — Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine.

Art. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

Il sera donné connaissance au commissaire spécial de police du signal ou de l'ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 35. — La Compagnie sera tenue de faire connaître au Ministre des Travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis ; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender.

Art. 37. — A 500 mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien devra modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complétement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent.

Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra faire les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complétement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point.

Art. 38. — A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur, pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complétement libre.

Art. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer.

Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi une réquisition écrite et motivée.

Art. 40. — Des machines dites *de secours* ou *de réserve* devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les points de chaque ligne qui seront désignés par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le ministre, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 41. — Il y aura constamment, au lieu de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables.

Art. 42. — Aux stations qui seront désignées par le Ministre des Travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à cinquante kilomètres et quinze minutes pour les parcours de cinquante kilomètres et au-délà. Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ces registres seront représentés à toute réquisition aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'Administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Art. 43. — Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir.

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux commissaires royaux, au préfet du département et au Ministre des Travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

TITRE V

DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES

Art. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur des chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

Ar. 45. — Pour l'exécution du paragraphe 1er de l'article qui précède, la Compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre, en même temps, des expéditions au Ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux.

Art. 46. — La Compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au Ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le Ministre est appelé à statuer.

Art. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie devra en soumettre le réglement à l'approbation du Ministre des Travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

Art. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

Art. 49. — Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux.

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du Ministre.

A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre des Travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

Art. 50. — La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent réglement.

TITRE VI

DE LA SURVEILLANCE DE L'EXPLOITATION

Art. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les commissaires royaux ;

Par les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines, et par les conducteurs, les garde-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

Art. 52. — Les commissaires royaux seront chargés :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les Compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau, en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions aux principes de l'égalité des taxes ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

Art. 53. — Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les Compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux commissaires royaux leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'article 50 ci-dessus.

Art. 54. — A l'égard des chemins de fer pour lesquels les Com-

pagnies auraient obtenu de l'État soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'État devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les réglements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier.

Art. 55. — Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements et des ouvrages d'art et des clôtures.

Art. 56. — Les ingénieurs des mines, les gardes-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel servant à l'exploitation.

Ils pourront être suppléés par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement :

Art. 57. — Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer.

Art. 58. — Les Compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les Commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance.

Art. 59. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au Commissaire spécial de police, à la diligence du Chef du convoi. Le Préfet du département, l'Ingénieur des ponts et chaussées et l'Ingénieur des mines, chargés de la surveillance, et le Commissaire royal, en seront immédiatement informés par les soins de la Compagnie.

Art. 60. — Les Compagnies devront soumettre à l'approbation du Ministre des Travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

TITRE VII

DES MESURES CONCERNANT LES VOYAGEURS ET LES PERSONNES ÉTRANGÈRES AU SERVICE DU CHEMIN DE FER

Art. 61. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

Art. 62. — Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent les maires et adjoints, les commissaires

de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés au paragraphe précédent seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le Ministre, la Compagnie entendue.

Art. 63. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet;

2° D'entrer dans les voitures et d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer;

3° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complétement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures et dans les gares; toutefois, à la demande de la Compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

Art. 64. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiquées conformément à l'article 14 ci-dessus.

Art. 65. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Art. 66. — Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21, devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la Compagnie entendue.

Art. 67. — Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois la Compagnie pourra placer, dans des caisses de voitures spéciales, les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 68. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque

portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.

Les chevaux ou bestiaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VIII

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 69. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux publics devra statuer sur la proposition d'une Compagnie, la Compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

Si le Ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la Compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la Compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 70. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques, ne pourra être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 71. — Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées, en tout ou en partie, dans les mains de l'un des préfets des départements traversés.

Art. 72. — Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront, conformément à l'arrêté du 3 brumaire an IX, exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, département de Seine-et-Oise.

Art. 73. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif; les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

Art. 74. — Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien, conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des Travaux publics.

Art. 75. — Aux stations désignées par le Ministre, les Compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 76. — Il sera tenu, dans chaque station, un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

Art. 77. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20 et 42 ci-dessus seront cotés et paraphés par le commissaire de police.

ART. 78.— Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des Compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, garde freins, cantonniers, garde-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture.

ART. 79. — Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le Ministre des Travaux publics, et aux arrêtés pris sous son approbation, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement.

ART. 80. — Notre Ministre secrétaire d'Etat des Travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 15 novembre 1846.

Signé: LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des Travaux publics,

Signé : S. DUMON.

EXTRAIT DE LA LOI DU 23 MARS 1874.

RELATIVE

A la déclaration d'utilité publique et à la concession définitive de plusieurs chemins de fer concédés à titre éventuel, et à l'adjudication de plusieurs chemins classés et non concédés (Bull. n° 3112).

ART. 12.

En ce qui concerne les Compagnies déjà existantes, si le gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

. . . . . .

Conformément au cahier des charges, les concessions éventuelles rendues définitives par la présente loi prendront fin en même temps que le réseau de la Compagnie auquel elles appartiennent.

EXTRAIT DE LA LOI DU 22 DÉCEMBRE 1878

PORTANT

Fixation du budget des recettes de l'exercice 1879.

ART. 9.

Les chemins de fer exploités par l'État sont soumis, en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les chemins de fer concédés.

TABLE DES MATIÈRES

		Pages.
1° Rapport de la commission à la Chambre des députés	de	1 à 24
2° Projet de loi	de	24 à 25
3° Conventions :		
Charentes	de	27 à 29
Vendée	de	30 à 32
Bressuire à Poitiers	de	33 à 34
Saint-Nazaire au Croisic	de	35 à 36
Orléans à Châlons	de	37 à 38
Clermont à Tulle	de	39 à 41
Orléans à Rouen	de	42 à 44
Poitiers à Saumur	de	45 à 46
Maine-et-Loire et Nantes	de	47 à 49
Nantais	de	50 à 51
4° Sentences arbitrales :		
Charentes	de	52 à 57
Saint-Nazaire au Croisic	de	58 à 61
Bressuire à Poitiers	de	61 à 64
Poitiers à Saumur	de	64 à 68
Orléans à Châlons	de	68 à 72
Maine-et-Loire et Nantes	de	73 à 76
Vendée	de	77 à 82
Nantais	de	83 à 91
Orléans à Rouen	de	92 à 97
Clermont à Tulle	de	98 à 101
5° Promulgation de la loi de rachat	de	102 à 104
6° Décret d'organisation des chemins de fer de l'Etat	de	105 à 110
7° Décret sur le service financier	de	111 à 117